

SVEUČILIŠTE U SPLITU
EKONOMSKI FAKULTET SPLIT

DIPLOMSKI RAD

ODREDNICE POTRAŽNJE ZA OSIGURANJEM
MOTORNIH VOZILA U REPUBLICI
HRVATSKOJ

Mentor:

prof. dr. sc. Ćurak Marijana

Student:

univ. bacc. oec. Duvnjak Ana

Split, rujan 2018.

SADRŽAJ:

1. UVOD	4
1.1. Problem istraživanja	4
1.2. Predmet istraživanja	5
1.3. Istraživačke hipoteze	6
1.4. Ciljevi istraživanja.....	9
1.5. Metode istraživanja	10
1.6. Doprinos istraživanja	10
1.7. Struktura diplomskog rada	11
2. KASKO OSIGURANJE MOTORNIH VOZILA.....	12
2.1. Obilježja kasko osiguranja	12
2.2. Vrste ugovora.....	13
2.2.1. Puno kasko osiguranje.....	14
2.2.2. Djelomično kasko osiguranje	15
2.3. Svota premije	16
2.3.1. Franšiza	19
2.3.2. Bonus i malus	20
2.4. Naknada štete.....	22
2.5. Isključenje obveze osiguratelja.....	23
3. ODREDNICE POTRAŽNJE ZA KASKO OSIGURANJEM.....	25
3.1. Ekonomske odrednice	25
3.2. Demografske odrednice.....	27
3.3. Odrednice specifične za vozila.....	29
4. ANALIZA TRŽIŠTA OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA U REPULICI HRVATSKOJ	32
4.1. Kretanje premije kasko osiguranja	32
4.2. Društva za osiguranje koja djeluju na tržištu kasko osiguranja	39
5. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE ODREDNICA POTRAŽNJE ZA KASKO OSIGURANJEM	45
5.1. Opis uzorka	45
5.2. Analiza rezultata istraživanja.....	50
5.2.1. Analiza ekonomskih odrednica	50
5.2.2. Analiza demografskih odrednica.....	54
5.2.3. Analiza odrednica specifičnih za vozila.....	58

ZAKLJUČAK.....	61
LITERATURA	63
POPIS GRAFIKONA	67
POPIS SLIKA.....	67
POPIS TABLICA	68
PRILOG 1.	70
SAŽETAK.....	74
SUMMARY.....	74

1. UVOD

1.1. Problem istraživanja

U 2017. godini na hrvatskim prometnicama zabilježene su 34.342 prometne nesreće s ukupno 14.566 ozlijeđenih i 331 poginulom osobom.¹ Od 2007. godine bilježio se kontinuirani pad broja prometnih nesreća i njihov se broj gotovo prepolovio. Međutim, ovaj trend je prekinut i zadnje tri godine ponovno se bilježi rast broja prometnih nezgoda. Unatoč generalno znatno boljoj slici, Hrvatska se još uvijek nalazi iznad europskog prosjeka. Navedeni podatak je istaknut kako bi ukazao na potencijalni rizik kojem su sudionici u prometu i njihova imovina svakodnevno izloženi.

Ljudska različitost po sebi sugerira postojanje osoba koje su sklone riziku (eng. *risk takers*), osoba s neutralnim stavom prema riziku (eng. *risk neutral*) i osoba nesklonih riziku (eng. *risk averse*).² Dio pojedinaca će sukladno tome imati potrebu smanjiti potencijalne štetne posljedice. Kao rezultat potrebe za sigurnošću osiguratelji zainteresiranim osobama pružaju ekonomsku zaštitu od različitih rizika koji ugrožavaju njihov život, zdravlje ili imovinu.³

Ovaj rad primarno je vezan uz rizike kojima su pojedinci izloženi kao vlasnici motornih vozila. Postoje dvije kategorije osiguranja na tom području. Da bi vozilo sudjelovalo u prometu potrebno je, prije svega, imati ugovorenu policu obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti. Riječ je o osiguranju od autoodgovornosti koje je zakonski propisano i služi za pokriće odgovornosti prema trećim osobama.⁴ Međutim, šteta na vozilu koje je prouzročilo prometnu nesreću neće biti pokrivena tom vrstom osiguranja. Za pokriće šteta na vozilu nužno je sklopiti ugovor o kasko osiguranju koji je, za razliku od prvog, na dobrovoljnoj osnovi. Iznimno je za slučaj kada se radi o povezanoj potražnji u smislu da je kasko polica uvjet za sklapanje nekog drugog posla s bankom ili leasing kućom. Da nema takvog zahtjeva, ugovor o osiguranju vjerojatno ne bi ni bio sklopljen.⁵

¹ MUP (2018): Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2017. godini, [Internet], str.129-131, raspoloživo na: <https://www.mup.hr/ministarstvo/dokumenti/statistika>, [26.02.2018.].

² Bendecković, D. (2000): Pristup procjeni rizika i povrata kod ulaganja u obične dionice, Ekonomski pregled, 51 (11-12), str. 1283-1284, raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/file/45249>, [26.02.2018.].

³ HANFA: Osiguranje, [Internet], str. 3, raspoloživo na: <http://www.hanfa.hr/getfile/42496/HANFA-Osiguranje.pdf>, [27.02.2018.].

⁴ Narodne novine (2014): Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine d.d., Zagreb, broj 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14, čl. 2, st. 2.

⁵ Barbir, V. (2004): Čimbenici uspješnosti prodaje usluge osiguranja, Ekonomski pregled, 55 (9-10), str. 822-823, raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/16317>, [27.02.2018.].

Pojedinci koji izražavaju averziju prema takvoj vrsti rizika imat će potrebu sklopiti policu kasko osiguranja, transferirati rizik na osiguratelja i ostvariti dodatnu sigurnost od nepredviđenih troškova. Postavlja se pitanje i ostalih čimbenika koji imaju utjecaj na proces donošenja odluke o kupnji osiguranja motornih vozila. Nedostatak literature odnosno nedovoljna istraženost ove problematike u domaćim okvirima dodatni su poticaj za ovo istraživanje.

1.2. Predmet istraživanja

Čimbenici koji utječu na donošenje odluke o kupnji police kasko osiguranja predmet su ovog istraživanja. Dosadašnja istraživanja s područja determinanti potražnje za neživotnim osiguranjima već su ukazala na neke od njih. Dohodak i cijena se nalaze među najčešće proučavanim.⁶ Utjecajni su se također pokazali stupanj averzije prema riziku, stupanj obrazovanja, inflacija i vladavina prava.⁷ Dragos⁸ je potvrdila i urbanizaciju kao odrednicu potražnje za osiguranjem, dok se Treerattanapun⁹ usmjerio na kulturološki aspekt i utjecaj religioznosti. Međutim, među navedenima nužno je spomenuti i neke od odrednica specifičnih za osiguranje motornih vozila. Ovdje pronalazimo čimbenike kao što su: spol, starosna dob potencijalnog ugovaratelja osiguranja, starost vozila, snaga motora,¹⁰ gustoća prometa, broj registriranih vozila, broj vozila po kućanstvu i sl.¹¹ Dodatno, za očekivati je da će bitnu ulogu imati vrijednost i tip vozila, marka vozila, iskustvo vozača, te način na koji se financirala kupnja samog vozila. Navedeno sugerira kako će predmetom istraživanja biti ekonomske i demografske odrednice potražnje za kasko osiguranjem, kao i odrednice specifične za vozila.

⁶ Petkovski, M., Jordan, K. (2014): An analysis of non-life insurance determinants for selected countries in Central and South-Eastern Europe: A co-integration approach, *Romanian Journal of Economic Forecasting*, 17 (3), str. 160-178.

⁷ Poposki, K., Kjosevski, J., Stojanovski, Z. (2015): The determinants of non-life insurance penetration in selected countries from South Eastern Europe 1. *Economics and Business Review*, 1(3), str. 20-37.

⁸ Dragos, S. L. (2014): Life and non-life insurance demand: the different effects of influence factors in emerging countries from Europe and Asia, *Economic Research-Ekonomska istraživanja*, 27 (1), str. 169-180.

⁹ Treerattanapun A. (2011): The impact of culture on non-life insurance consumption, Wharton Research Scholars Project, University of Pennsylvania.

¹⁰ Covrig M., Mircea I., Manea D. I. (2013): On Some Determinants of Demand or Renunciation for Renewal of CASCO (Motor Hull) Insurance Policies for Individuals, *Ovidius University Annals, Economic Sciences Series*, 13 (1), str. 1176-1179.

¹¹ Khovidhunkit, P. (2015): Demand for Automobile Insurance in the United States, Ph.D. Dissertation, Temple University, USA.

1.3. Istraživačke hipoteze

Na temelju definiranog problema i predmeta istraživanja postavljaju se sljedeće hipoteze.

Hipoteze koje obuhvaćaju ekonomske odrednice potražnje za kasko osiguranjem:

H1: Postoji razlika u potražnji za kasko osiguranjem s obzirom na razinu dohotka.

Veći dohodak znači veći životni standard i mogućnost zadovoljenja većeg obujma životnih potreba. Pretpostavlja se da će osobe s višom razinom dohotka imati izraženiju potrebu za ovakvom vrstom osiguranja i prema tome veću sklonost ugovaranja kasko osiguranja primarno iz razloga jer ga mogu sebi priuštiti. Osobe s nižim dohotkom bi trebale pokazati manju zainteresiranost jer će svoju potrošnju više usmjeriti na primarne životne potrebe. Međutim, postoji mogućnost i suprotnog utjecaja, tj. da s višom razinom dohotka raste osjećaj sigurnosti kod pojedinca koji tako nema potrebu osigurati automobil jer će sam moći podmiriti štetu iz vlastitih izvora.

H2: Cijena osiguranja utječe na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila.

Pretpostavlja se da će iznos sredstava koji pojedinac mora izdvojiti da bi osigurao vozilo biti značajan pri donošenju odluke o kupnji ili odustajanju od kupnje. Veća cijena bi trebala značiti smanjen broj kupaca osiguranja koji sebi mogu priuštiti takav financijski izdatak, dok niža cijena upućuje na to da je osiguranje pristupačnije što rezultira većom potražnjom.

H3: Postoji razlika u potražnji za kasko osiguranjem s obzirom na način financiranja kupnje motornog vozila.

Kupnju automobila pojedinac može financirati iz vlastitih sredstava ili uzajmiti sredstva od banke. Prilikom korištenja vlastitih sredstava kupnja kasko police osiguranja je isključivo dobrovoljna, što ne mora biti slučaj ukoliko se automobil kupuje na kredit ili na leasing. Naime, banke uglavnom kao instrument osiguranja kod auto kredita zahtjevaju kasko policu osiguranja. Na taj način kupnja je nametnuta i onim pojedincima koji se u drugačijim okolnostima možda i ne bi odlučili na takvu vrstu dodatnih plaćanja. S obzirom da kasko polica može biti

postavljena kao uvjet za odobrenje sredstava banke za očekivati je da će se veća potražnja ostvariti upravo kod takvog načina financiranja kupnje vozila.

Hipoteze koje obuhvaćaju **demografske odrednice** potražnje za kasko osiguranjem:

H4: Stupanj averzije prema riziku jedinice izložene riziku utječe na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila.

Za osobu koja voli riskirati kaže se da ne igra na sigurno, a osiguranje predstavlja sigurnost. Ovom hipotezom se pretpostavlja da će osobe koje su sklone riziku radije odabrati zadržavanje dijela dohotka kojeg bi trebali izdvojiti za policu osiguranja, stavljajući se u poziciju izloženosti mogućoj potencijalno većoj neosiguranoj šteti. Osobe nesklone riziku radije će platiti premiju kasko osiguranja zbog veće preferencije za sigurnošću i financijskom stabilnošću.

H5: Postoji razlika u sklonosti ugovaranja kasko osiguranja s obzirom na spol.

Kod žena je izraženija averzija prema riziku zbog čega se očekuje da žene više kupuju osiguranje motornih vozila u odnosu na muškarce.¹² Međutim, postoji razlika u prosječnim plaćama kod muškaraca i žena, u smislu da su “ženska zanimanja” manje plaćena u odnosu na “muška”. Neravnopravnost u pogledu plaća je izraženija kod obavljanja poslova nižeg stupnja složenosti koja zahtijevaju niže obrazovanje, te kod privatnog sektora.¹³ Sugerirana veća zarada kod muškaraca, također može imati ulogu pri odlučivanju o ugovaranju osiguranja motornih vozila.

¹² Outreville, J.F. (2014.): Risk Aversion, Risk Behavior, and Demand for Insurance: A Survey, Journal of Insurance Issues, 37 (2), str. 166.

¹³ Nestić, D. (2008): Razlike u plaćama između žena i muškaraca, Ekonomski institut, Zagreb, prezentacija, raspoloživo na: https://www.moj-posao.net/data/.../Razlike_u_placama_izmedju_muskaraca_i_zena.pp, [12.03.2018.].

H6: Postoji razlika u sklonosti ugovaranja kasko osiguranja među različitim dobnim skupinama.

S obzirom da je životni ciklus čovjeka takav da kroz različite životne faze ne raspolaže istim financijskim sredstvima za pretpostaviti je da će i potražnja za kasko osiguranjem biti različita s obzirom na životnu dob. Mlađe osobe vjerojatno neće raspolagati potrebnim sredstvima za policu osiguranja jer će još biti u fazi obrazovanja, početka poslovne karijere, nesigurnog radnog mjesta, rješavanja stambenog pitanja i sl. Pretpostavlja se da će osobe srednje životne dobi, kao financijski stabilnije, pokazati najveću potražnju za kasko osiguranjem. Osobe starije životne dobi će vjerojatno nešto manje sudjelovati u prometu, biti manje izložene takvom riziku i imati potrebu usmjeriti svoj dohodak na druge vrste osiguranja (npr. dobrovoljno zdravstveno osiguranje). Isto tako prema dobi se razlikuje averzija prema riziku u smislu da je pozitivno korelirana s godinama starosti.¹⁴ Mlađi su u pravilu skloniji riziku, što negativno utječe na njihovu potražnju za policama kasko osiguranja i implicira da će kupci biti ipak nešto starije osobe.

H7: Postoji razlika u sklonosti ugovaranja kasko osiguranja s obzirom na stupanj obrazovanja.

Obrazovanjem se proširuje znanje i svijest čovjeka. Pojedinaac koji je više obrazovan trebao bi biti svjesniji rizika kojima je izložen i informiraniji o prednostima koje mu se pružaju iz odnosa vezanog za društvo za osiguranje. Pretpostavlja se da će osobe s višim stupnjem obrazovanja biti sklonije kupnji kasko osiguranja u odnosu na niže obrazovane jedinice izložene riziku.

Hipoteze koje obuhvaćaju **odrednice specifične za vozila:**

H8: Vrijednost automobila utječe na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila.

Uzimajući u obzir vrijednost automobila, za pretpostaviti je da bi vlasnici vozila s većom vrijednosti vozila trebali biti skloniji ugovaranju kasko osiguranja iz razloga što su potencijalnim nesretnim događajem izloženi većoj šteti. Također, vlasnici skupljih vozila bi ujedno trebali raspolagati i većim dohotkom, pa s obzirom da si mogu priuštiti takvo vozilo

¹⁴ Outreville, J.F. (2014.): Op. cit. pod 12), str. 167.

vjerojatnije je da će si moći priuštiti i dodatno osiguranje, što se u jednu ruku nadovezuje na prvu hipotezu. Dodatno, kada se uz vlasništvo vozila velikih vrijednosti veže i visoka razina dohotka, moguće je da vlasnici ovih vozila mogu pokriti štetu i iz vlastitih izvora. Vidljivo je da je u posljednje vrijeme stanovništvo sklonije kupnji rabljenih automobila koja pridonose nastavku trenda rasta prosječne starosti vozila u Republici Hrvatskoj.¹⁵ Naravno takva vozila imaju nižu vrijednost u odnosu na nove automobile. Sukladno navedenom očekuje se da će vlasnici jeftinijih vozila biti manje skloni kupnji kasko osiguranja iz razloga što im nije isplativo ukoliko je vrijednost automobila mala i iz razloga što su izloženi riziku manje štete u odnosu na prve.

H9: Starost automobila utječe na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila.

Noviji automobil znači veću potencijalnu štetu, dok je stariji automobil amortizacijom već izgubio značajno na svojoj vrijednosti. Ujedno mu je lakše pronaći jeftinije zamjenske dijelove u slučaju štete koja će se tako lakše podnijeti. Prema tome, za pretpostaviti je da će novija vozila biti više osigurana u odnosu na stara.

1.4. Ciljevi istraživanja

Glavni cilj istraživanja je utvrditi čimbenike koji kod fizičkih osoba utječu na donošenje odluke o kupnji kasko osiguranja. Empirijski će se utvrditi koji od gore navedenih čimbenika i na koji način utječu na potražnju za kasko osiguranjem, pritom koristeći podatke prikupljene anketom. Navedeno istraživanje bit će provedeno na području Splitsko-dalmatinske županije. Također cilj je analizirati i tržišta osiguranja motornih vozila u Republici Hrvatskoj, pritom koristeći već dostupne podatke iz relevantnih izvora.

¹⁵ Centar za vozila Hrvatske: Statistika, [Internet], raspoloživo na: <https://www.cvh.hr/tehnicki-pregled/statistika/>, [05.04.2018.].

1.5. Metode istraživanja

U cilju donošenja nepristranih zaključaka istraživanja koristit će se sljedeće metode:

- Metoda prikupljanja podataka – veći dio potrebnih podataka biti će prikupljen anketnim upitnikom koji će biti proveden online putem, dok će se podatci o društvima za osiguranje i obujmu polica osiguranja na području Republike Hrvatske prikupiti iz javno dostupnih baza podataka: HANFA (Hrvatski zavod za nadzor financijskih usluga) i HUO (Hrvatski ured za osiguranje).
- Metoda deskripcije – jednostavno opisivanje činjenica, procesa i predmeta;¹⁶
- Metoda analize sadržaja – obrada prikupljenih podataka;
- Metoda sinteze sadržaja – kreiranje složenih cjelina na temelju jednostavnih dijelova;
- Induktivna metoda – analizom pojedinačnih podataka dolazi se do općih zaključaka;
- Deduktivna metoda – iz općih podataka izvode se pojedinačne činjenice;
- Metoda klasifikacije – koristit će se prilikom podjele složenijih pojmova na jednostavnije;
- Različite statističke metode – metode grafičkog i tabelarnog prikazivanja, Hi kvadrat test, T-Test, Mann-Whitney. Podatci će biti obrađeni pomoću statističkog programa SPSS i Microsoft Office Excels;¹⁷
- Metoda kompilacije – upotreba drugih znanstveno-istraživačkih rezultata, spoznaja, opažanja i zaključaka.

1.6. Doprinos istraživanja

Doprinos ovog diplomskog rada postojećoj literaturi je u utvrđivanju sklonosti kupnji kasko osiguranja privatnih osoba s obzirom na njihove karakteristike. Determinante potražnje za kasko osiguranjem u Republici Hrvatskoj nisu u dovoljnoj mjeri istražene, zbog čega će ovaj diplomski rad obogatiti literaturu saznanjima o utjecaju specifičnih obilježja pojedinca na odluku o kupnji kasko osiguranja kao i obilježja motornih vozila. Informacije će svakako biti

¹⁶Tkalac, V. A., Sinčić Ć. D., Pološki V. N. (2011): Priručnik za metodologiju istraživačkog rada u društvenim istraživanjima, M.E.P. d.o.o., Zagreb.

¹⁷ Žugaj, M., Dumičić, K., Dušak, V.(2006): Temelji znanstveno istraživačkog rada, Fakultet organizacije i informatike, Varaždin.

korisne i za društva za osiguranje i njihovo bolje razumijevanje tržišne potražnje, što im može pripomoći u oblikovanju proizvoda adekvatnijeg zahtjevima tržišta i u konačnici unaprjeđenju same prodaje.

1.7. Struktura diplomskog rada

Diplomski rad se sastoji od šest poglavlja. Nakon uvoda, u drugom poglavlju detaljno će se razraditi kasko osiguranje i iznijeti njegova osnovna obilježja i vrste. Potom će se definirati premija i objasniti što utječe na svotu premije, nakon čega slijedi potpoglavlje o naknadi šteta u slučaju nastanka osiguranog događaja. Poglavlje završava opisom iznimnih slučajeva u kojima osiguratelj nema obvezu naknade štete.

U trećem poglavlju fokus se stavlja na odrednice potražnje za kasko osiguranjem. U svakom potpoglavlju teorijski će se obraditi po jedna skupina odrednica koje su grupirane na osnovu svojih obilježja na ekonomske, demografske i odrednice specifične za vozila. Pojasnit će se svaka od hipotezom obuhvaćenih odrednica, prezentirajući rezultate prethodnih vezanih istraživanja.

Četvrtim dijelom rada analizira se tržište osiguranja u Republici Hrvatskoj. Dati će se uvid u kretanje zaračunatih premija kasko osiguranja i udjele društva za osiguranje na tržištu osiguranja motornih vozila.

Peto poglavlje ključni je dio rada koji obuhvaća empirijsku analizu. Nakon opisa uzorka na kojem će biti provedena anketa, testirat će se postavljene hipoteze i analizirati dobiveni rezultati pojedinačno za svaku od hipoteza.

U konačnici slijedi zaključak u kojem će se iznijeti temeljna saznanja do kojih se došlo na osnovu rezultata provedenog istraživanja.

2. KASKO OSIGURANJE MOTORNIH VOZILA

2.1. Obilježja kasko osiguranja

Kasko osiguranjem osiguratelj se kroz ugovor o kasko osiguranju obvezuje da će nadoknaditi materijalne štete koje nastanu na osiguranom vozilu, te drugim predmetima u vozilu ili na vozilu ako te štete nastanu zbog ostvarenja osiguranog rizika. Istovremeno ugovaratelj osiguranja se obvezuje platiti premiju osiguranja.¹⁸

Kasko osiguranje spada u imovinska osiguranja, a njime je moguće osigurati:

- cestovna vozila,
- plovila,
- letjelice.

U ovom radu fokus će biti stavljen na cestovna vozila kojima se obuhvaćaju sve vrste motornih, priključnih, radnih i tračnih vozila, kao i njihovi sastavni dijelovi. Primarno je bitno napraviti razliku u odnosu na osiguranje od odgovornosti. Naime, kasko osiguranje se sklapa dobrovoljno od strane ugovaratelja zbog želje za zaštitom od određenih rizika koji će se obuhvatiti ugovorom. Pojedinci mogu biti motivirani raznim subjektivnim čimbenicima, bilo da se radi o prijašnjim iskustvima, potrebi za sigurnošću ili nečim trećim.

Kada se govori o osiguranju kojim moraju biti osigurani svi sudionici u prometu riječ je o osiguranju od odgovornosti. Ono je nametnuto zakonom, pa se sudjelovanjem u prometu bez posjedovanja istog subjekt izlaže potencijalnoj prekršajnoj i kazenoj odgovornosti. Uvedeno je kako bi se zaštitile treće osobe koje su oštećene kao sudionici nesreće koju nisu skrivile.

Uvjete i premijski sustav kasko osiguranja određuju osiguratelji, pritom vodeći računa da budu u skladu s zakonom. Zbog toga je bitno dobro proučiti Uvjete koje je propisao osiguratelj prije samog potpisivanja ugovora, a koje je osiguratelj i sam dužan predložiti.

Ugovor o osiguranju je sklopljen kada je prihvaćena ponuda za osiguranje. Osigurateljno pokriće počinje istekom 24-tog sata dana navedenog u polici kao dan početka osiguranja, uz

¹⁸ Suknaić, F. (2010): Kasko osiguranje transportnih sredstava u Republici Hrvatskoj, *Pravnik : časopis za pravna i društvena pitanja*, 44(88), str. 71., raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/94823>, [20.03.2018.]

uvjet da je do tada plaćen barem prvi obrok premije. S druge strane obveza osiguratelja prestaje istekom 24-tog sata dana navedenog kao dan isteka osiguranja. Što se tiče teritorijalne valjanosti, osiguranje vrijedi na području Republike Hrvatske i u ostalim zemljama članicama Sustava zelene karte.¹⁹ Odnosno, osiguranje vrijedi dok se vozilo nalazi na području Europe. Vrijedi samo na području europskog dijela Turske i na području Rusije do 55-og meridijana.²⁰

Promjenom vlasnika osiguranog vozila osiguranje se prekida istekom dana kada je izvršena kupoprodaja. Iznimno u slučaju kada do promjene vlasnika dođe na temelju nasljeđivanja ili na temelju darovnog ugovora supružniku, djetetu ili roditelju. U tom slučaju osiguranje ostaje na snazi.²¹

Predmetom osiguranja se smatra samo motorno vozilo i standardna oprema koja je u njega ugrađena, što ne isključuje mogućnost osiguranja dodatne opreme. Ako se posebno ugovori i obračuna odgovarajuća premija ugovorom je moguće obuhvatiti: nestandardno ugrađene dijelove i opremu, video uređaj, mobitel, navigacijski uređaj, plinski uređaj za pogon motora, reklamni natpis, prtljagu, putne kolekcije uzoraka robe, alat i pribor koji služi za obavljanje profesionalne djelatnosti, pokretnu tehniku (instrumenti, aparati, kamere) i sl.²²

2.2. Vrste ugovora

Uvidom u uvjete kasko osiguranja nekolicine osiguratelja²³ na domaćem tržištu uočeno je da je kod svih na sličan princip napravljeno razgraničenje između punog i djelomičnog kasko osiguranja. Podjela je napravljena s obzirom na vrstu rizika koje obuhvaćaju na način koji slijedi.

¹⁹ Croatia osiguranje d.d.: Uvjeti za osiguranje automobilskog kaska (0302), čl. 10. i 11., [Internet], raspoloživo na: https://webshop.crosig.hr/ip/Conditions/Uvjeti_za_osiguranje_automobilskog_kaska.pdf, [21.03.2018.].

²⁰ Allianz Zagreb d.d.: Uvjeti za osiguranje vozila od svih rizika Auto+, čl. 6., [Internet], raspoloživo na: https://www.allianz.hr/media/341712/allianz_ak-uvjeti-301-0614.pdf, [21.03.2018.].

²¹ Generali osiguranje d.d.: Uvjeti za kasko osiguranje vozila, čl. 4., [Internet], raspoloživo na: http://www.generali.hr/_upload_/files/103-0120_uvjeti_103-0121_dopunskiuvjeti_kasko_osiguranje_vozila.pdf, [21.03.2018.].

²² Allianz Zagreb d.d.: Op. cit. pod 20), čl. 3.,

²³ Allianz Zagreb d.d., Croatia osiguranje d.d., Generali osiguranje d.d., Wiener osiguranje d.d.

2.2.1. Puno kasko osiguranje

Puno kasko osiguranje pokriva sve rizike uslijed kojih može doći do uništenja, oštećenja ili nestanka osiguranog predmeta, kao posljedice iznenadnih i od volje osiguranika ili vozača neovisnih događaja. Rizike, koji su pokriveni punim kasko osiguranjem, možemo podijeliti u dvije skupine:

- rizici koji su obuhvaćeni i
- rizici koji nisu obuhvaćeni, ali mogu biti ako se posebno ugovore.²⁴

Rizici koji su obuhvaćeni punim kasko osiguranjem su:

- uništenje ili oštećenje vozila u prometnim nesrećama (sudar, udar, prevrnuće, iskliznuće)
- krađa vozila
- pad ili udarac nekog predmeta
- vremenske nepogode (tuča, oluja, poplava, bujica, snježna lavina)
- požar, udar groma, eksplozija (osim nuklearne)
- iznenadno toplinsko ili kemijsko djelovanje izvana
- pad zračne letjelice (osim svemirskih letjelica)
- manifestacije ili demonstracije
- zlonamjerni postupci trećih osoba.²⁵

Rizici koji nisu obuhvaćeni, ali mogu biti ako se posebno ugovore su:

- rizik potapanja vozila i štete nastale zbog kretanja kroz poplavljen teren
- štete na vozilima prilikom sudjelovanja u utrkama uključivši i službeni trening
- probne vožnje u tvorničkim dvorištima
- štete za vrijeme prijevoza drugim vozilom i sl.

²⁴ Suknaić, F. (2010.): Op. cit. pod 18), str. 75.

²⁵ Generali osiguranje d.d.: Op. cit. pod 21), čl. 23.

2.2.2. Djelomično kasko osiguranje

Djelomičnim kasko osiguranjem pokrivaju se samo neki od rizika iz punog osiguranja. Oni su posebno navedeni i grupirani po pojedinim kombinacijama. U pravilu se može sklopiti u dvije varijante:

- djelomično kasko uz klauzulu „**bilo gdje se vozilo nalazi**“
- djelomično kasko uz klauzulu „samo za vrijeme mirovanja vozila“.²⁶

Prvom varijantom su pokriveni rizici koji se ugovaraju samostalno, a po kombinacijama su to uglavnom:

- viša sila (prirodne nepogode) – požar, udar groma, ekspozija, oluja, tuča, poplava i sl.
- lom i oštećenje svjetala i zrcala
- lom i oštećenje stakala
- oštećenja s krova
- sudar s životinjama
- prometna nezgoda, krađa i pogonska šteta nastala zbog krađe
- provala
- troškovi tegljenja
- putni kasko.²⁷

Varijanta „**samo za vrijeme mirovanja**“ podrazumijeva osiguranje vozila koje se nalazi u zaključanoj garaži na mjestu koje je navedeno u polici. Takvim kasko osiguranjem vozilo je uglavnom pokriveno od grupe rizika:

- požara i
- krađe.²⁸

Interes za ovaj tip osiguranja uglavnom će pokazati **autosaloni** kako bi osigurali vozila koja imaju na zalihama, bilo da su izložena u prodajnom prostoru ili se nalaze na skladištu. Sukladno tome u uvjetima društava za osiguranje postoji dio koji se odnosi isključivo na ove osiguranike.

²⁶ Ćurak, M., Jakovčević, D. (2007): Osiguranje i rizici, RRIF plus, Zagreb, str. 137.

²⁷ Croatia osiguranje d.d.: Op. cit. pod 19), čl. 5.

²⁸ Ćurak, M., Jakovčević, D. (2007.): Op. cit. pod 26), str. 137.

Iz njih je vidljivo da pojedini osiguratelji inzistiraju na tome da je prostor adekvatno čuvan. Pod tim se podrazumijeva pravilno zaključavanje prostora, redoviti pregled ograda, održavanje i kontrola sustava protiv krađe i slično. Osiguranje uglavnom vrijedi i za vrijeme probne vožnje u krugu od 15 do 20 km od salona, te za vozila koja su izložena na određenoj udaljenosti van ograde salona, ali samo za vrijeme radnog vremena salona. Ipak za to vrijeme je isključen rizik od krađe i razbojstva.²⁹

2.3. Svota premije

Premija osiguranja je novčani iznos koji je ugovaratelj osiguranja obvezan platiti osiguratelju u zamjenu za preuzimanje rizika naknade štete u slučaju ostvarenja osiguranog događaja, odnosno premija je cijena osiguranja. Visina premije za svakog osiguranika mora biti dovoljna da se pokriju sve predviđene štete zajednice osiguranika, da osiguratelj pokrije svoje troškove poslovanja i u konačnici ostvari profit. Ona također mora biti razmjerna stopi rizika pojedinog osiguranika, što znači da će rizičniji osiguranik platiti veću premiju u odnosu na manje rizičnog čime se osigurava jednakost i pravednost u financijskom pogledu. Tako će primjerice pojedinac koji želi puno kasko osiguranje platiti veću premiju u odnosu na onoga koji želi ugovoriti djelomično. Visinu kasko premije određuje osiguratelj, a postoje dvije metode izračuna premije:

- metoda grupnog tarifiranja
- metoda individualnog tarifiranja.³⁰

Metoda grupnog tarifiranja temelji se na homogenosti, odnosno slične jedinice tretira kao iste. Primjenjuje se na način da se vozila sa sličnim obilježjima svrstavaju u grupe i za jedinice koje pripadaju istoj grupi vrijedi ista stopa premije.

Metoda individualnog tarifiranja ukazuje na heterogenost jedinica unutar iste skupine i uzima u obzir različitost karakteristika na individualnoj razini prilikom izračuna premije. Primjerice, na temelju prijavljenih šteta u prošlim razdobljima osigurnik može ostvariti „nagradu“ ili „kaznu“, odnosno smanjenje ili povećanje premije kasko osiguranja jer se

²⁹ Generali osiguranje d.d.: Op. cit. pod 21), čl. 33.

³⁰ Ćurak, M., Jakovčević, D. (2007.): Op. cit. pod 26), str. 223 i 229.

istaknuo kao manje ili više rizičan - u terminima struke, poznato kao bonus i malus. Također, ugovaranje pokrića dodatnih rizika će povećati premiju, franšiza će je smanjiti i slično. Pozitivno kod ove mjere je što prilagođava premiju svakom pojedincu zasebno, sukladno njegovoj rizičnosti i potiče odgovornije ponašanje osiguranika.

Faktori koji utječu na svotu premije kasko osiguranja cestovnih vozila su:

- novonabavna vrijednost vozila – osnovica za obračun premije

Tehnički parametri vozila:

- vrsta vozila (automobil, autobus, teretno vozilo)
- namjena vozila (osobni automobil, rent a car, taxi)
- marka i model vozila (Peugeot, Renault, Audi...)
- snaga vozila u kW
- starost vozila
- posjedovanje ugrađenog zaštitnog uređaja protiv krađe.

Preferencije i karakteristike vozača:

- obujam pokrića (dopunski rizici)
- pokriće ili nepokriće rizika krađe
- doplatci i popusti na osnovnu premiju
- sudjelovanje osiguranika u svoti naknade štete (franšiza)
- bonus i malus
- vrijeme trajanja ugovora o osiguranju (kratkoročno, jednogodišnje, višegodišnje)
- način plaćanja (popust na jednokratnu uplatu u odnosu na obročnu)
- broj osiguranih vozila
- starost vozača (popust za iskusnije vozače)
- invalidnost
- članstvo u HAK-u (članovi kod nekih osiguratelja ostvaruju popust).³¹

³¹ Vrdoljak, I.: Kasko osiguranje, str.5., [Internet], raspoloživo na:
http://www.nasciturus.com/skriptarnica/doc_view/137-kasko-osiguranjereferat- , [26.03.2018.].

Primjer:

Na internetskim stranicama osiguratelja moguće je obaviti informativni izračun premije za bilo koji automobil unoseći potrebne podatke. Slika 1 prikazuje primjer izračuna kasko police kod Croatia osiguranja d.d.³² Bitno je napomenuti da je ukupna premija izračunata uz pretpostavku stečenog bonusa od 50%, što znači da je osnovna cijena premije ukoliko nemate nikakav stečeni bonus u biti dvostruko viša od navedene.

Informativni izračun premije za osiguranje auto kaska

* Polja su obavezna

Kolika je novonabavna vrijednost
Vašeg automobila u kunama? *

140000

Ima li vozilo zaštitni uređaj protiv
krađe?

☒ Da ☐ Ne

Jeste li vojni invalid Domovinskog
rata ili imate tjelesno oštećenje
80% ili više?

☐ Da ☒ Ne

Želite li ugovoriti F kombinaciju?

☒ Da ☐ Ne

Jeste li član HAK-a?

☐ Da ☒ Ne

Vozilo registrirano kao

☒ Osobno ☐ Rent a car ☐ Taxi

Imate li kasko osigurano više od 10
vozila?

☐ Da ☒ Ne

Koliko je star vaš automobil?

0 do 2 godine ▼

Želite li sudjelovati udjelom u šteti
(franšiza) u apsolutnom iznosu?

Bez franšize ▼

Želite li sudjelovati udjelom u šteti
(franšiza) u postotnom iznosu?

Bez franšize ▼

Iznos odbitne franšize

0,00kn

Ukupna premija

3.607,67 kn

Godišnja premija

3.279,70 kn

Porez na premiju kasko
osiguranja 10%

327,97 kn

Slika 1: Informativni izračun premije za osiguranje auto kaska

Izvor: Croatia osiguranje d.d., <http://www.crosig.hr/hr/>, [28.03.2018.].

³² Croatia osiguranje d.d., [Internet], raspoloživo na: <http://www.crosig.hr/hr/kalkulatori/autokasko/>, [28.03.2018.].

2.3.1. Franšiza

Franšiza je sudjelovanje osiguranika u šteti u određenom iznosu, a iznos štete koji snosi osiguranik predmet je ugovora o osiguranju. Ili s druge strane gledano franšiza je oslobođenje osiguratelja od naknade do ugovorenog iznosa štete. Osiguranik ju može i ne mora ugovoriti prilikom sklapanja ugovora o kasko osiguranju. Ugovara se od strane osiguranika iz razloga što smanjuje premiju osiguranja, a nudi se od strane osiguratelja kako bi se izbjegle prijave manjih i učestalih šteta i potaknulo savjesnije korištenje vozila.

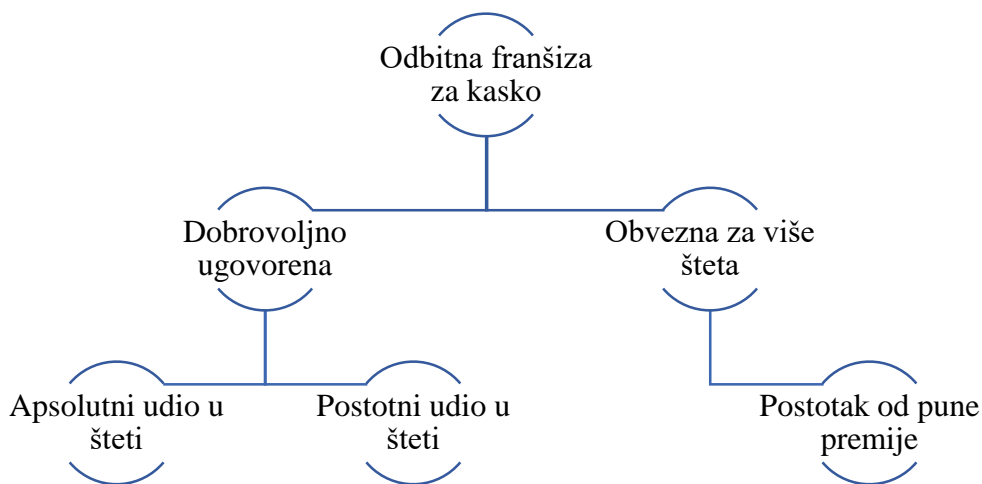
Nekoliko je vrsti franšiza:

- **Odbitna** - svaka šteta se umanjuje za iznos franšize. Ukoliko je svota štete manja od svote franšize osiguranik ne ostvaruje nikakvu naknadu.
- **Alternativna** – primjenjuje se u kargo osiguranju velikih pošiljaka. Ugovara se jedna franšiza po koletu i druga za cijelu pošiljku. U slučaju štete primjenjuje se ona koja je povoljnija za osiguranika.
- **Integralna** – u slučaju štete veće od ugovorene franšize nadoknađuje se puna svota štete. Ako je pak šteta manja od ugovorene franšize, osigurateljska naknada izostaje. Ovaj tip franšize nije se pokazao kao dobar u praksi jer potiče osiguranike na namjerno izazivanje većih šteta kako bi ostvarili pravo na osigurninu.
- **Agregatna** – štete se tijekom godine zbrajaju i ukoliko dostignu razinu ugovorene franšize, sve štete iznad iznosa franšize se nadoknađuju.³³

Franšiza koja se ustalila u praksi i pokazala najadekvatnijom za primjenu kod kasko osiguranja je odbitna franšiza. Pojavljuje se u dva oblika: kao dobrovoljno ugovorena franšiza i kao obvezna dodatna franšiza (Slika 2). Dobrovoljno se ugovara na način da osiguranik sudjeluje u šteti u apsolutnom (novčanom) ili postotnom iznosu. To znači da osiguranik sam snosi dio štete do iznosa ugovorene franšize, a ostatak štete koji premašuje taj iznos će isplatiti osiguratelj, odnosno osigurnina se ne isplaćuje u slučaju nastupa štete koja je po iznosu manja od ugovorene franšize, a ukoliko je šteta veća od ugovorene franšize osigurnina je jednaka iznosu štete umanjenom za iznos franšize.³⁴

³³ Ćurak, M., Jakovčević, D.: Op. cit. pod 26), str. 185. - 186.

³⁴ Generalli osiguranje d.d.: Op. cit. pod 21), čl. 10.



Slika 2: Odbitna franšiza za kasko osiguranje

Izvor: Izrada autora

Obvezna franšiza se odnosi na situacije kada je u jednoj osigurateljnoj godini prijavljeno dvije ili više šteta na istom vozilu. Izračunava se kao postotak od pune premije osiguranja (bez bonusa, doplataka i popusta), poprimajući vrijednosti ovisno o učestalosti šteta uglavnom kako slijedi:

- kod druge štete 20 do 30%
- kod treće štete 50%
- kod četvrte štete 100%
- kod pete i svake sljedeće 200%

(minimalni iznos franšize 1.000 do 2.000 kuna, ovisno o osiguratelju).³⁵

2.3.2. Bonus i malus

Bonus označava povlasticu za one osiguranike koji određeno vrijeme nisu imali prijavljenu štetu. To je svojevrsna nagrada za kupnju police koja takoreći nije ni bila potrebna, iako to nije moglo biti predviđeno. Predstavlja dodatnu motivaciju za nastavak savjesnog korištenja vozila, ali i motivaciju za daljnju kupnju police kasko osiguranja s obzirom da donosi sniženje cijene osiguranja za iduće razdoblje.

³⁵ Allianz osiguranje d.d.: Op. cit. pod 20), čl. 13.

Bonus mogu ostvariti samo ugovaratelji punog kasko osiguranja s trajanjem od minimalno jedne godine u kojoj nisu imali prijavljenu štetu na osnovu koje im je osiguratelj morao isplatiti osigurninu. Odobrava se na račun prethodnog razdoblja, ali se obračunava za iduće, tj. smanjenje premije se vrši kod produljenja ili obnove osiguranja. To znači da osiguratelji uglavnom priznaju stečeni bonus čak i ako je osiguranje na određeno vrijeme bilo prekinuto. Moguće je ostvariti najviše 50% bonusa ako u pet ili više godina nije bila prijavljena šteta, što znači da se u pravilu premija osiguranja smanjuje za 10% po godini bez štete. Osiguranik također može ostvariti superbond koji ima svoje varijacije ovisno o osiguratelju. Rezultat je višegodišnjeg razdoblja bez prijavljene štete i uglavnom daje pravo da prva isplaćena šteta ili šteta do određenog iznosa ne utječe na bonus, nego se smatra kao da nije prijavljena.³⁶

Osiguratelji omogućuju stjecanje bonusa i po drugim osnovama:

- ❖ priznaje se bonus stečen kod drugih osiguratelja
- ❖ priznaje se određeni postotak bonusa na kasko polici temeljem utvrđenog bonusa na polici osiguranja od autoodgovornosti
- ❖ priznaje se određeni postotak bonusa na kasko polici temeljem važećeg bonusa na kasko polici osnovnog kasko osiguranika iz obitelji
- ❖ priznaje se bonus temeljem bonusa na kasko polici za naslijeđeno vozilo³⁷

Dakle, i pri prvom ugovaranju kasko osiguranja moguće je ostvariti bonus po navedenim osnovama, ali nije dozvoljeno kumuliranje bonusa po više osnova.

Također, postoje i *štete koje ne utječu na bonus* i koje su navedene u uvjetima pojedinih osiguratelja. Među navedenima su štete od: tuče, udara groma, snježne lavine, pada zračne letjelice, krađe audio uređaja, oštećenja tapeciranih dijelova vozila prilikom pružanja pomoći ozlijeđenim osobama u prometnoj nesreći i namjerno prouzročene štete u cilju sprječavanja veće štete.³⁸

Malus je povećanje premije osiguranja do kojeg dolazi ukoliko su u tekućem razdoblju prijavljene dvije ili više štete. Obračunava se na iznos osnovne premije i naplaćuje prilikom likvidacije štete, s tim da je iznos osnovne premije uvećan za eventualne doplatke i umanjen za eventualne popuste za osigurateljno razdoblje u kojem su štete nastale. Povećanje premije

³⁶ Croatia osiguranje d.d.: Op. cit. pod 19), čl. 22. i 24.

³⁷ Vrdoljak, I.: Op. cit. pod 31), str. 6.

³⁸ Croatia osiguranje d.d.: Op. cit. pod 19), čl. 23.

iznosi kod druge štete - 30%, kod treće štete - 50%, kod četvrte štete - 100%, kod pete i svake daljnje štete 200% od premije. Svrha malusa je primarno smanjenje broja prijavljenih šteta. Potiče se osiguranikovo nastojanje da izbjegne štetu i obeshrabruje se kod prijavljivanja učestalih manjih šteta.³⁹

2.4. Naknada štete

Uvjetima o kasko osiguranju određene su obveze osiguranika u slučaju nastanka osiguranog događaja na temelju kojeg će tražiti naknadu iz osiguranja. Propusti li osiguranik izvršiti koju od ispod navedenih obveza dužan je osiguratelju nadoknaditi štetu koju bi osiguratelj zbog toga imao.

Osiguranik je dužan:

1. Odmah poduzeti sve mjere koje su u njegovoj moći radi otklanjanja i smanjenja štete.
2. Odmah, a najkasnije u roku tri dana prijaviti osiguratelju nastali osigurani slučaj. Kod ostvarenja rizika krađe slučaj je potrebno prijaviti u roku 24 sata.
 - Ukoliko se vozilo pronađe prije isteka određenog roka (uglavnom 30 dana) i prije isplate osigurnine, osiguranik je dužan preuzeti vozilo o vlastitom trošku.
 - Ukoliko se vozilo pronađe poslije isteka roka i nakon isplate osigurnine, osiguratelj postaje vlasnik vozila.
3. U svim slučajevima predviđenim propisima prijaviti nadležnoj policijskoj upravi.
4. Ne mijenjati stanje oštećenih ili uništenih stvari do dolaska predstavnika osiguratelja, osim ako to nije u javnom interesu ili radi sprečavanja uvećanja štete.
5. Pružiti sve podatke i dokaze s kojima raspolaže i koje zahtijeva osiguratelj u svrhu utvrđivanja štete.⁴⁰

Nastala šteta može biti djelomična ili totalna. Ako je nakon nastanka osiguranog događaja vozilo oštećeno (**djelomična šteta**) i isplaćena naknada iz osiguranja, vozilo ostaje i dalje osigurano. Visina štete se utvrđuje prema visini troškova popravka, umanjenoj za tržišnu

³⁹ Ćurković M. (2007): Malus kod kasko osiguranja, [Internet], raspoloživo na: <https://burza.com.hr/portal/malus-kod-kasko-osiguranja/3512>, [08.04.2018.].

⁴⁰ Allianz Zagreb d.d.: Op cit. pod 20), čl. 8.

vrijednost ostataka dijelova koji se zamjenjuju. U trošak popravka računaju se troškovi demontiranja i montiranja.

Ako je vozilo uništeno ili ukradeno (**totalna šteta**), tada s tim danom prestaju sva ugovorena pokrića na polici osiguranja. Visina štete se utvrđuje prema vrijednosti vozila u trenutku utvrđivanja visine štete, umanjenoj za tržišnu vrijednost ostatka vozila, a prema stanju vozila neposredno prije štete. Vrijednost vozila neposredno prije štete utvrđuje se na način da se osnovica za obračun premije korigira za faktore zastare tipa, rabljenosti prema godinama starosti, pogonskog učinka, općeg stanja vozila, uvjeta i načina eksploatacije te ponude i potražnje na tržištu.⁴¹

Osiguratelj je dužan po primitku pisane prijave u najkraćem mogućem roku pristupiti utvrđivanju i procjeni nastale štete (u roku od 3 do 8 dana ovisno o osiguratelju). Ako osiguratelj ne pristupi u navedenom roku, osiguranik može početi s procjenom i otklanjanjem štete uz uvjet da osigura dokaze o nastanku osiguranog slučaja i opsegu oštećenja. U slučaju da se ugovorne strane ne slože prilikom zajedničkog utvrđivanja štete, svaka od njih može tražiti da štetu utvrde stručnjaci – **vještaci**. U slučaju njihovog nesuglasja bira se treći vještak čije je mišljenje konačno. Svaka strana plaća troškove svog vještaka, dok troškove trećeg vještaka ravnomjerno dijele.⁴²

2.5. Isključenje obveze osiguratelja

Svi osiguratelji su u uvjetima istaknuli slučajeve u kojima osiguranik nema pravo na naknadu štete. S obzirom na to da osiguranik sklapa policu kasko osiguranja upravo s ciljem da njegove buduće štete nastale od ugovorenih rizika budu pokrivene, od velike je važnosti da je upoznat s iznimnim situacijama kada gubi to pravo koje je uglavnom posljedica nemarnog ponašanja.

Osiguranik nema pravo naknade štete:

- ako vozilom upravlja osoba **bez** odgovarajuće i valjane **vozačke dozvole**
 - osim kada vozilom upravlja osoba koja uči upravljati vozilom po propisima
 - osim kada vozač koji je u radnom odnosu kod osiguranika omogućiti osobi bez odgovarajuće vozačke dozvole da upravlja vozilom

⁴¹ Croatia osiguranje d.d.: Op. cit. pod 19), čl. 21.

⁴² Generalli osiguranje d.d.: Op. cit. pod 21), čl. 9.

- ako vozilom upravlja osoba pod utjecajem **alkohola, droge** ili drugih narkotika
 - smatra se da je vozač pod utjecajem alkohola ako ima 0,5 ili više promila u krvi, te ako odbije ispitivanje alkoholiziranosti ili ga izbjegne napuštanjem mjesta nezgode
- ako je **šteta prouzročena namjerno** ili prijevarom od strane osiguranika, vozača ili članova uže obitelji
- ako je došlo do krađe zato što auto nije bilo zaključano ili je krađa bila olakšana na neki drugi način (npr. spušten krov automobila)
- ako je vozilo oduzeto sudskom odlukom, postupanjem policije ili carine
- ako je u pitanju kazneno djelo **obijesne vožnje**
 - definirana kao teško kršenje propisa o sigurnosti prometa vozeći u stanju nesposobnosti za vožnju izazvanoj trošenjem alkohola uz koncentraciju od najmanje 1,50 g/kg alkohola u krvi, ili droge ili psihoaktivnih lijekova, ili vozeći u zabranjenom smjeru, ili pretječući na nepreglednom mjestu kolonu vozila, ili vozeći brzinom koja prelazi pedeset km/h iznad dopuštene u naseljenom mjestu ili području s naznačenim ograničenjem brzine, izazove opasnost za život ili tijelo ljudi.⁴³
- ako je šteta nastala zbog **lošeg tehničkog održavanja vozila**
- ako je šteta nastala zbog stavljanja vozila u pogon prije konačnog popravka
- ako je šteta nastala zbog eksplozije, potresa, rata ili nuklearne energije
- **za posredne štete** (gubitak zarade, danguba, kazne i sl.)
- ako je šteta posljedica korištenja vozila bez propisne zimske opreme
- ako je šteta nastala zbog sudjelovanja u utrkama (osim ako nije ugovoreno)
- za umanjene vrijednosti vozila nakon obavljenog popravka
- ako je šteta nastala zbog prijevoza tereta
- ako je šteta nastala kod prijevoza vozila drugim vozilom, osim prijevoza skelom ili trajektom u hrvatskom teritorijalnom moru
- ako je vozilo koje je već iznajmljeno u podnajmu kod treće osobe
- zbog kretanja vozila kroz poplavljeno područje, riječno korito, potok ili slično.⁴⁴

⁴³ Narodne novine (2011): Kazneni zakon, Kaznena djela protiv sigurnosti prometa, Narodne novine d.d., Zagreb, broj 125/11, čl. 226.

⁴⁴ Allianz osiguranje d.d.: Op. cit. pod 20), čl. 5.; Croatia osiguranje d.d.: Op. cit. pod 19), čl. 6.; Generali osiguranje d.d.: Op. cit. pod 21), čl. 27.; Wiener osiguranje d.d.: Uvjeti za kasko osiguranje cestovnih vozila, čl. 15., [Internet], raspoloživo na: http://www.hok-cba.hr/sites/default/files/ku_03.0001-11_kasko_uvjeti.pdf, [10.04.2018.].

3. ODREDNICE POTRAŽNJE ZA KASKO OSIGURANJEM

U ovom poglavlju opisat će se varijable za koje se smatra da imaju utjecaj na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila. Varijable su klasificirane u tri skupine: ekonomske, demografske i odrednice specifične za motorna vozila. Po navedenim skupinama navest će se razlozi i činjenice zbog kojih se pretpostavlja da određene varijable utječu na odluku pojedinca o kupnji kasko osiguranja. Pretpostavke će se potkrijepiti zaključcima iz dosadašnjih istraživanja.

3.1. Ekonomske odrednice

Od ekonomskih varijabli za koje se pretpostavlja ili je već potvrđeno analizom da imaju utjecaja na donošenje odluke o kupnji kasko osiguranja, ovo istraživanje je usmjereno na proučavanje utjecaja osobnog dohotka, cijene osiguranja i načina financiranja kupnje automobila.

Gotovo sve studije potvrđuju da je najbitniji faktor dohodak jer povećava mogućnost kupnje općenito i čini proizvode osiguranja pristupačnijim. Dohodak bi tako u pravilu trebao imati pozitivan utjecaj na potražnju za kasko osiguranjem. S druge strane, osobe s višim prihodima bi se trebale osjećati sigurnije jer mogu same podmiriti troškove popravka vozila zbog čega neće imati potrebu ugovarati kasko osiguranje. Navedeno upućuje na postojanje dvostruke mogućnosti utjecaja dohotka na potražnju za kasko osiguranjem što u konačnici dovodi do pretpostavke da postoji razlika u potražnji s obzirom na veličinu dohotka.

Cijena proizvoda je bitan faktor za većinu kupaca prilikom donošenja odluke o kupnji, pa tako i za kupnju osiguranja. Veća cijena znači manju pristupačnost proizvoda, odnosno s povećanjem cijene proizvod postaje dostupan sve užem krugu kupaca, dok sniženjem cijene postaje dostupniji široj masi. Navedeno upućuje na postojanje negativne korelacije između cijene i potražnje za kasko osiguranjem.

Sherden je prvi koji je istražio potražnju za osiguranjem automobila. Svojim istraživanjem utjecaja dohotka i cijene na potražnju još iz 1979. godine došao je do nekolicine bitnih zaključaka. Istraživanjem su obuhvaćena dobrovoljno ugovorena osiguranja, odnosno osiguranje u slučaju sudara i sveobuhvatno osiguranje od šteta nastalih neovisno o vozaču kao što su vremenske nepogode i sl. Generalno je došao do rezultata o neelastičnosti. Ipak, obje vrste osiguranja su se pokazale osjetljivim na cijenu i dohodak na određenim razinama, s tim da je veću osjetljivost na dohodak pokazalo osiguranje u slučaju sudara što ga čini više

luksuznim dobrom u odnosu na sveobuhvatno osiguranje. Elastičnost je postojala, ali ne u tolikoj mjeri u kojoj se očekuje da bi bila kada bi se iz istraživanja isključili kupci koji su kupovinu automobila financirali kreditom. Razlog tome je što banke zahtijevaju osiguranje pa je potražnja u takvim slučajevima neelastična. Također, utvrdio je negativnu vezu između cijene i potražnje za osiguranjem.⁴⁵

Beenstock, Dickinson i Khajuria pronalaze pozitivnu korelaciju između dohotka i potražnje za osiguranjem imovine u analizi 45 zemalja iz 1981.⁴⁶ **Outreville** je potvrdio istu korelaciju u analizi 55 zemalja u razvoju iz 1984. godine.⁴⁷ **Esho, Kirievsky, Ward i Zurbruegg** su 2003. pronašli pozitivnu vezu između osiguranja imovine i BDP-a po glavi stanovnika u analizi podataka za 44 zemlje.⁴⁸

Khovidhunkit je u doktorskoj disertaciji iz 2005. godine detaljnije analizirao utjecaj pojedinih faktora na potražnju za osiguranjem automobila u SAD-u za period od 1982. do 2001. Dohodak je zaključno utvrđen kao pozitivno koreliran s potražnjom za osiguranjem, dok je cijena negativno korelirana. Od dodatnih varijabli još su bile uključene i životna dob, gustoća prometa, broj registriranih automobila, starost automobila, prosječan broj automobila po kućanstvu, troškovi vožnje, porez na gorivo, zakonska regulacija i federalna potrošnja na masovni transport.⁴⁹

Petkovski i Jordan su analizirali determinante potražnje za neživotnim osiguranjima u 16 zemalja središnje i jugoistočne Europe koristeći podatke od 1992. do 2011. Utvrdili su da BDP po glavi stanovnika ima pozitivan i značajan utjecaj na potražnju neživotnih osiguranja.⁵⁰

Poposki, Kjosevski i Stojanovski su također potvrdili pozitivni efekt BDP-a po glavi stanovnika u penetraciji neživotnih osiguranja analizirajući 8 zemalja jugoistočne Europe među kojima je i Hrvatska.⁵¹

Način financiranja kupnje automobila bitna je varijabla kada je u pitanju kasko osiguranje iz razloga što u određenim situacijama može biti obligatorno. Ono je po sebi generalno

⁴⁵ Sherden, W. (1984): An Analysis of the Determinants of the Demand for Automobile Insurance, *Journal of Risk and Insurance*, vol. 51, str. 49-62.

⁴⁶ Beenstock, M., Dickinson, G., Khajuria, S. (1988): The Relationship between Property-Liability Insurance and Income: An International Analysis, *Journal of Risk and Insurance*, 55 (2), str. 259-272.

⁴⁷ Outreville, J.F. (2014.): Op.cit. pod 12)

⁴⁸ Esho, N., Kirievsky, A., Ward, D., Zurbruegg, R. (2004): Law and the Determinants of Property-Casualty Insurance, *The Journal of Risk and Insurance*, 71 (2), str. 265-283.

⁴⁹ Khovidhunkit, P. (2005.): Op. cit. pod 11)

⁵⁰ Petkovski, M., Jordan, K. (2014.): Op. cit. pod 6)

⁵¹ Poposki, K., Kjosevski, J., Stojanovski, Z. (2015.): Op. cit. pod 7)

dobrovoljno osiguranje, međutim kada je u pitanju leasing, primatelj leasinga je u pravilu dužan za cijelo vrijeme trajanja ugovora o leasingu imati ugovoreno puno kasko osiguranje bez franšize. Ukoliko je u pitanju kredit, često je uvjet za odobravanje sredstava upravo polica kasko osiguranja uglavnom ovisno o iznosu koji se pozajmljuje. Banka na taj način štiti sredstva posuđena u svrhu kupnje vozila, odnosno osigurava povrat kredita. Također, osobe koje su financirale kupnju vozila tuđim sredstvima trebale bi biti osjetljivije na rizik mogućeg gubitka imovine od onih koji su u mogućnosti sve isfinancirati iz vlastitih sredstava.

Uzmimo za primjer uvjete kredita za kupnju automobila Zagrebačke banke d.d. Kod iznosa kredita do 60.000 kn (8.000 €) potreban je kreditno sposoban jamac. Za kredit u iznosu do 112.000 kn (15.000 €) uz kreditno sposobnog jamca potrebna je i deponirana polica kasko osiguranja vinkulirana⁵² u korist banke. Ukoliko je iznos kredita do 185.000 kn (25.000 €) nije potreban jamac, nego se uz deponiranu policu kasko osiguranja vinkuliranu u korist banke zahtjeva i fiducijarni⁵³ prijenos vlasništva.⁵⁴ Dakle, banke od korisnika kredita zahtijevaju kupnju kasko osiguranja ovisno o iznosu kredita, a iznosi kredita uvjetovani kupnjom kasko osiguranja mogu se razlikovati ovisno o banci.

3.2. Demografske odrednice

Demografske odrednice potražnje za osiguranjem obuhvaćaju averziju prema riziku, spol, životnu dob i obrazovanje.

Averzija prema riziku stupanj je odbojnosti pojedinca prema riziku. Sklonost riskiranju i netolerancija rizika kompleksne su varijable za mjerenje. Mjera korištena u ovom radu je sklonost kockanju za novac. Kockanje kao radnja iziskuje određenu sklonost riziku, a može rezultirati dobitkom i gubitkom. Izabrani način kockanja je bacanje novčića gdje su šanse za dobitak i gubitak iznosa od 1.000 kn jednake (po 50%). Pojedinci neskloni riziku trebali bi odbiti sudjelovanje, dok će se skloni riziku kockati.⁵⁵ Kada bi se ista logika projicirala na kupnju

⁵² Vinkulacija police predstavlja prijenos prava po polici na vinkulanta - banku. To pravo znači da banka ima prednost pri isplati štete nastale na vozilu, a koristit će se isključivo kao instrument osiguranja isplate kredita, odnosno u slučaju da se rate kredita ne isplaćuju redovno.

⁵³ Fiducija predstavlja prijenos vlasništva na banku dok se ne isplati kredit.

⁵⁴ Zagrebačka banka d.d.: Ključne informacije o auto kreditu , [Internet], raspoloživo na: <https://www.zaba.hr/home/>, [10.07.2018.].

⁵⁵ Sabolić, D. (2013): Rizik i nesigurnost I. Rizik i njegovo mjerenje; sklonost ka riziku, Bilješke s predavanja, Fakultet elektrotehnike i računarstva, Zagreb, raspoloživo na: https://bib.irb.hr/datoteka/629658.Inzako10a_Rizik_i_nesigurnost_I_130511.pdf, [11.07.2018.].

kasko osiguranja onda bi osobe koje nisu sklone riziku prije kupile osiguranje od ovih drugih. Dakle, pretpostavlja se da averzija prema riziku utječe na potražnju za kasko osiguranjem.

Vezano uz rizike **Sherden** je analizirao utjecaj procijenjenog rizika na potražnju za osiguranjem automobila. Rizik je raščlanio na dvije vrste: rizik lokacije i rizik dohotka. Rizik lokacije je podrazumijevao da ovisno o urbaniziranosti mjesta u kojem žive, kupci osjećaju različitu razinu rizika, odnosno da će stanovnici ruralnih područja osjećati manji rizik u odnosu na one iz gušće naseljenih područja, kao što su gradovi. Drugi je rizik dohotka, odnosno gubitka dijela dohotka do razine vrijednosti automobila u slučaju oštećenja ili krađe. Oba rizika su zaključno utvđena kao značajan dio funkcije procijenjenog rizika kod kupnje osiguranja.⁵⁶

Outreville je analizirao averziju prema riziku kombiniranu s drugim obilježjima, uočivši kako na razinu tolerancije prema riziku utječe spol, godine starosti, obrazovanje, rasa i religija, te obiteljski status. Gotovo sve studije pokazuju da su žene više averzične prema riziku od muškaraca. Također, opaža pozitivnu povezanost životnog ciklusa i averzije prema riziku, odnosno da s povećanjem godina starosti raste i averzija prema riziku.⁵⁷

Sagledajući utjecaj edukacije na potražnju rezultati dosadašnjih analiza su oprečni. Jedne pokazuju da s povećanjem obrazovanja pojedinci imaju veću spremnost preuzimanju rizika, dok druge pokazuju da im se tako povećava averzija prema riziku. Ipak, u radu se pretpostavlja da bi edukacija trebala imati pozitivan utjecaj na kupnju kasko osiguranja zbog bolje informiranosti o koristima osiguranja i boljem shvaćanju rizika koji nas okružuju.

Treerattanapun je u istraživanju iz 2011. analizirao utjecaj kulture na potražnju za neživotnim osiguranjima. Između ostalog analizirao je i utjecaj edukacije pod pretpostavkom da bi edukacija trebala povećati svijest o riziku i prijetnjama financijskoj stabilnosti. Očekivao je da će edukacija povećati razumijevanje prednosti osiguranja i pronašao da ipak nije značajna. Istraživanje je provedeno na 82 zemlje u razdoblju od 10 godina. Rezultat je objasnio na način da je kvaliteta obrazovanja teško mjerljiva, teško uspoređljiva među različitim zemljama i da se kroz obrazovanje ne stječe dovoljna informiranost o financijskim proizvodima.⁵⁸

Dragos (2014) je pronašla edukaciju značajnom za potražnju neživotnih osiguranja, istraživanjem provedenim na 17 zemalja u Europi i Aziji za desetogodišnji period. Među zemljama jugoistočne Europe uključenim u istraživanje bila je i Hrvatska.⁵⁹ **Petkovski i**

⁵⁶ Sherden, W. (1984.): Op. cit. pod 45)

⁵⁷ Outreville, J.F. (2014.): Op. cit. pod 12)

⁵⁸ Treerattanapun, A. (2011.): Op. cit. pod 9)

⁵⁹ Dragos, S. L. (2014.): Op. cit. pod 8)

Jordan (2014) su utvrdili da edukacija nije pokazala značajan utjecaj na potražnju za neživotnim osiguranjima u istraživanju provedenom na 16 zemalja iz srednje i jugoistočne Europe koristeći podatke iz razdoblja od 1992. do 2011. godine.⁶⁰

Wang, Wen i Lan su se u istraživanju iz 2011. s područja Tajvana koje je obuhvaćalo 7.172 police osiguranja, usredotočili na ponašanje novih vlasnika automobila i njihovo obnavljanje dobrovoljnih polica osiguranja koje pokrivaju oštećenje vozila. Procjena je pokazala da su vlasnikova dob, marka vozila i kapacitet motora značajni za ponašanje vlasnika prilikom donošenja odluke o ponovnoj kupnji osiguranja.⁶¹

Covrig, Mircea i Manea su analizirali determinante obnavljanja ili odustajanja od obnavljanja kasko osiguranja za pojedince u Rumunjskoj. Podaci su obuhvaćali 8.118 polica iz 2011. godine. Od demografskih varijabli su izdvojene životna dob i spol. 66,6% vlasnika polica su činili muškarci. Najviše su ugovoreni polica imale osobe između 41 i 58 godina starosti. Zaključno je utvrđena negativna korelacija životne dobi s obnavljanjem police kasko osiguranja. Također, manje je vjerojatno da će žene kupiti novo osiguranje što je objašnjeno činjenicom da žene voze opreznije u odnosu na muškarce.⁶²

Na temelju predstavljenih rezultata dosadašnjih istraživanja s područja demografskih odrednica potražnje pretpostavlja se da su životna dob i spol bitne karakteristike koje utječu na kupnju kasko osiguranja. Mlađe osobe bi trebale biti sklonije riziku i rjeđe kupovati kasko osiguranje, osobe srednje životne dobi su averzične prema riziku i najčešće kupuju kasko osiguranje, dok bi stariji trebali biti averzični, ali više ulagati u druge vrste osiguranja. Također se pretpostavlja da bi žene kao osjetljivije na rizik trebale češće kupovati kasko osiguranje od muškaraca.

3.3. Odrednice specifične za vozila

U kategoriju odrednica specifičnih za vozila svrstani su vrijednost i starost automobila. Vlasnici jeftinijih vozila su izloženi riziku manje štete u odnosu na vlasnike skupljih automobila. Također, vlasnici skupljih vozila bi trebali raspolagati većim dohotkom što im proizvode

⁶⁰ Petkovski, M., Jordan, K. (2014.): Op. cit. pod 6)

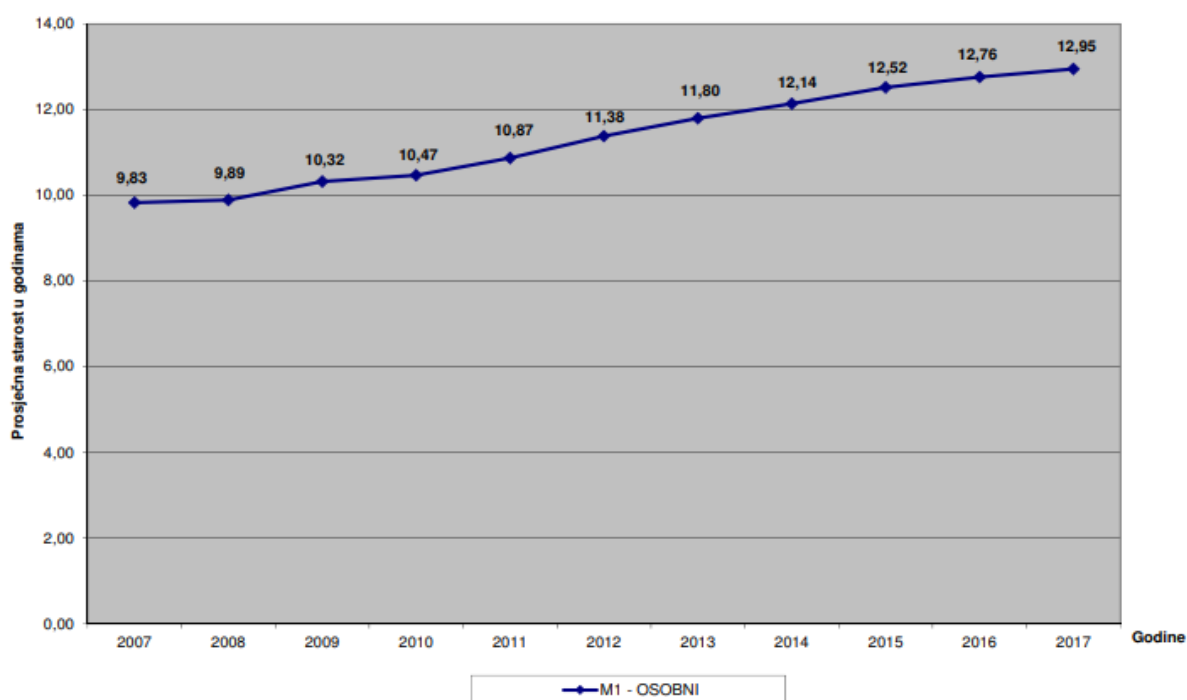
⁶¹ Wang, M-J, Wen, C-H, Lan, L.W., (2011): New cars owners' repurchase behaviors on physical damage coverage insurance policies in Taiwan, *Journal of Asia Pacific Business Innovation & Technology Management*, vol. 1, str. 98-111.

⁶² Covrig, M., Mircea, I., Manea, D. I. (2013.): Op. cit. pod 10)

osiguranja čini pristupačnijima. Zbog toga se pretpostavlja pozitivna korelacija vrijednosti vozila i potražnje za kasko osiguranjem.

Starost vozila je karakteristika usko vezana uz kretanje vrijednosti promatranog vozila. Noviji automobil znači veću potencijalnu štetu, dok je stariji automobil amortizacijom već izgubio značajno na svojoj vrijednosti. Ujedno je starijem automobilu lakše pronaći jeftine zamjenske dijelove u slučaju štete koja će se tako lakše podnijeti. Dakle, za pretpostaviti je da će novija vozila biti više osigurana u odnosu na stara.

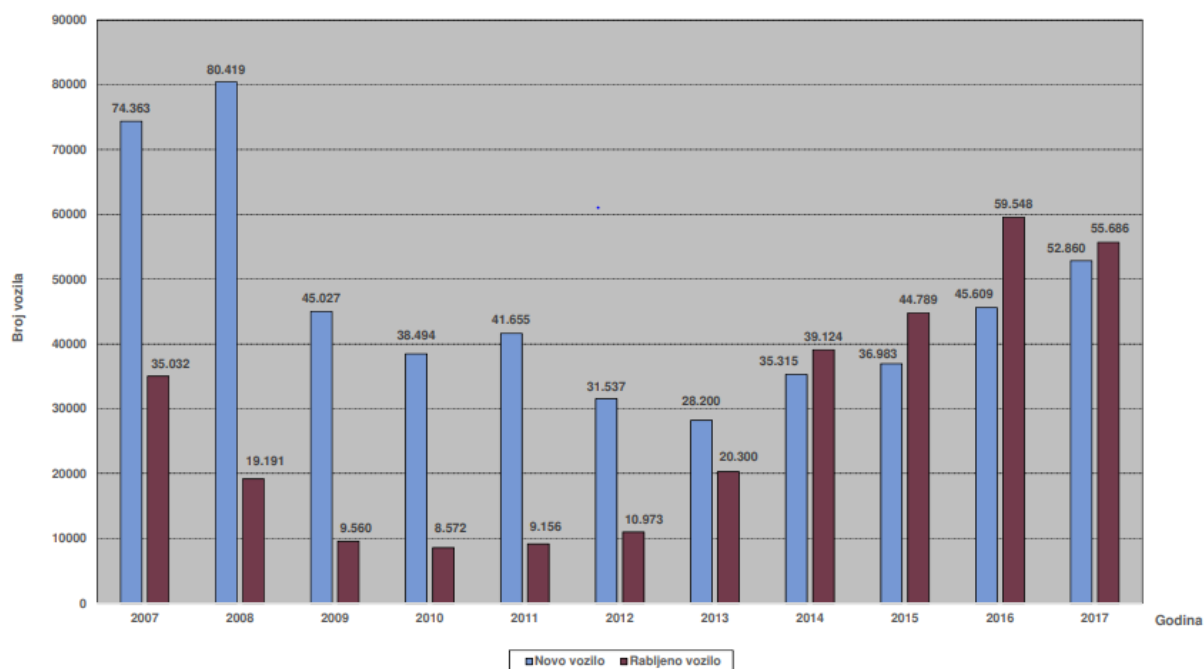
Konstantno starenje voznog parka koje se bilježi od 2007. godine ne ide u prilog prodaji kasko osiguranja uzme li se u obzir da je kasko osiguranje koje se veže uglavnom za novija vozila. Starost osobnih vozila za 2017. je na prilično visokoj razini s prosjekom od 13 godina (Grafikon 1).



Grafikon 1: Prosječna starost osobnih vozila na redovnom tehničkom pregledu (2007.-2017.)

Izvor: Centar za vozila Hrvatske, <https://www.cvh.hr/tehnicki-pregled/statistika/>, [14.07.2018.]

Bitni su također i podaci iz Grafikona 2 gdje je na usporednom prikazu za posljednjih 10 godina vidljivo koliko je značajno porasla prodaja rabljenih osobnih vozila u odnosu na nova. Ipak broj novih automobila je u porastu posljednje 4 godine, dok je broj novoregistriranih rabljenih vozila nakon 5 godina zabilježio pad na kraju 2017.



Grafikon 2: Broj novih i rabljenih osobnih vozila na prvom redovnom tehničkom pregledu (2007.-2017.)

Izvor: Centar za vozila Hrvatske, <https://www.cvh.hr/tehnicki-pregled/statistika/>, [14.07.2018.]

U svom istraživanju **Covrig, Mircea i Manea** analizirali su 8.118 polica kasko osiguranja. Najviše polica je bilo ugovoreno za automobile od 4 do 6 godina starosti, njih 43%. Najčešće je bila osigurana vrijednost od 4.001 do 8.000 eura, s udjelom od 35,1%. Utvrđena je negativna korelacija starosti automobila s obnavljanjem police kasko osiguranja. Također, utvrdili su da je osigurana vrijednost pozitivno korelirana s obnavljanjem police kasko osiguranja.⁶³

Valja spomenuti i istraživanje **Wena, Wanga i Lana** o utjecaju određenih varijali na izbor tipa police osiguranja za automobil. Istraživanje obuhvaća 3.000 nasumično odabranih polica dobrovoljnog osiguranja iz Tajvana iz 2003. godine. Rezultati su pokazali da su korištenost automobila (godine starosti), kapacitet motora, uvozno/domaće vozilo i broj zahtjeva za odštetu značajni faktori pri izboru. Točnije, vlasnici novijih automobila, oni s većim kapacitetom motora i s uvezenim automobilima kupuju sveobuhvatnije police osiguranja.⁶⁴

⁶³ Covrig, M., Mircea, I., Manea, D. I. (2013.): Op. cit. pod 10)

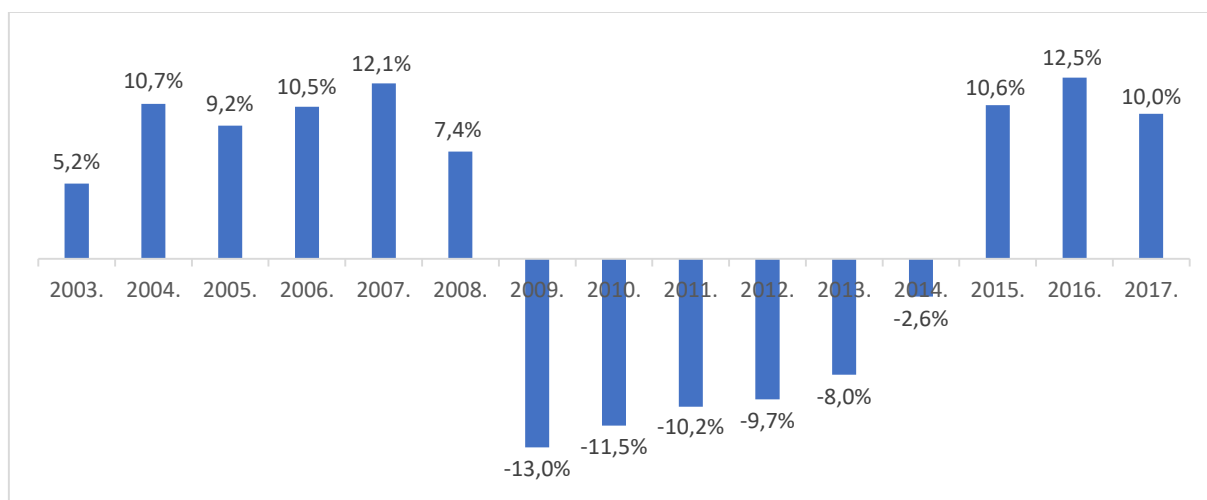
⁶⁴ Wen, C-H, Wang, M-J, Lan, L.W., (2005): Discrete choice modeling for bundled automobile insurance policies, Journal of Eastern Asia Society for Transportation Studies, vol.6, str. 1914-1928.

4. ANALIZA TRŽIŠTA OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA U REPUBLICI HRVATSKOJ

U ovom poglavlju izvršit će se analiza kasko osiguranja u Hrvatskoj kroz kretanje zaračunatih bruto premija i likvidiranih šteta na temelju podataka dostupnih na stranici HUO-a za razdoblje od 2003. do 2017. godine. Također, dat će se uvid u udio svakog od 12 društava koja djeluju na tržištu kasko osiguranja za razdoblje od 2008. do 2017. godine.

4.1. Kretanje premije kasko osiguranja

U segmentu kasko osiguranja cestovnih vozila nakon šest godina uzastopnog pada, u zadnje tri godine zabilježen je dvoznamenkasti rast premije. U 2015. je zabilježen rast premije od 10,6%, u 2016. od 12,5%, te u 2017. od 10% (Grafikon 3).

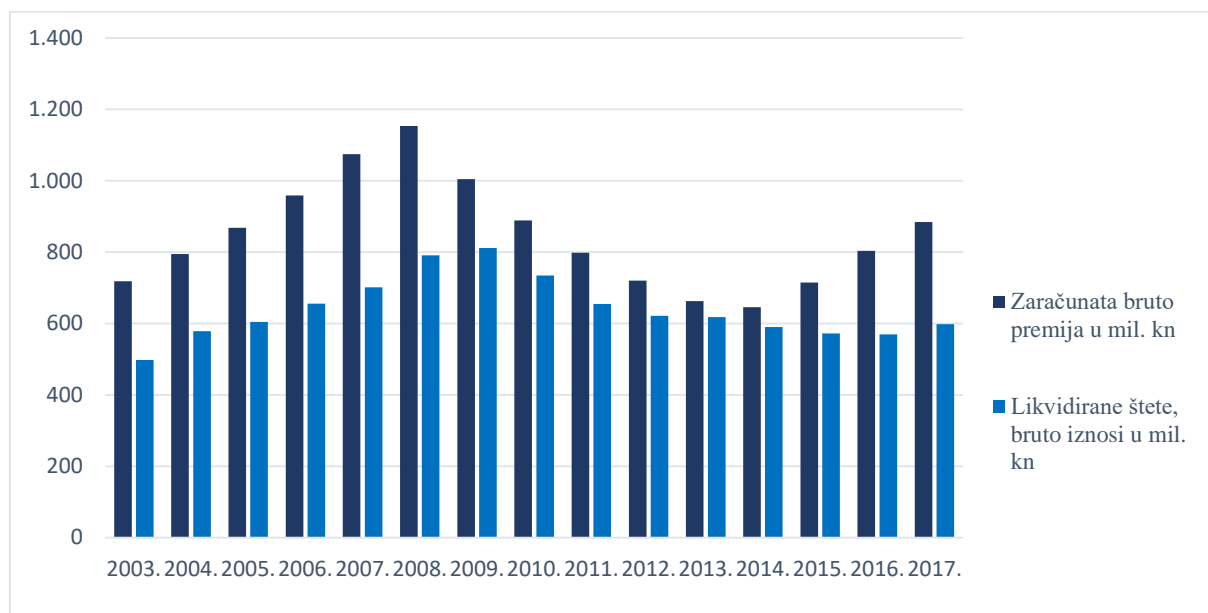


Grafikon 3: Zaračunata bruto premija kasko osiguranja cestovnih vozila

Izvor: Izrada autorice prema podacima HUO-a, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [20.07.2018.]

Od 2003. zabilježen je višegodišnji rast iznosa zaračunate bruto premije koji prelazi razinu od milijardu kuna (Grafikon 4) i biva prekinut 2009. s rekordnom relativnom promjenom od -13%. Negativno kretanje zaračunate bruto premije koje je tada počelo i nastavilo se kroz sljedećih pet godina rezultat je gospodarske krize koja je Hrvatsku zahvatila krajem 2008. Kriza je rezultirala smanjenom potrošnjom, a broj novih osobnih automobila na prvom redovnom

tehičkom pregledu se gotovo prepolovio (sa 80.419 u 2008. na 45.027 u 2009.). Uzme li se u obzir konstantno starenje voznog parka koje je danas na razini od 14 godina (13 za osobne automobile) i činjenica da se kasko osiguranje uglavnom veže uz nova vozila, ne čudi što je došlo do pada ove vrste osiguranja.



Grafikon 4: Zaračunata bruto premija i likvidirani iznosi šteta kasko osiguranja cestovnih vozila

Izvor: Izrada autorice prema podacima HUO-a, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [20.07.2018.]

Na kraju 2017. zaračunata je bruto premija u iznosu od 883.956.752 kn, što je za 23,4 % manje u odnosu na 2008. kada je bila na svom vrhuncu (Tablica 1). Kriza je tržište vratila 12 godina unatrag i trenutno se nalazi na razini 2005. Udio premije kasko osiguranja u neživotnim osiguranjima iznosi 14,45%, dok udio u ukupnoj zarađenoj bruto premiji iznosi 9,76% čime je nastavljen rast od prethodne četiri godine.

U periodu od 2003. do 2008. godine prosječno je udio likvidiranih šteta u premiji iznosio 68,97%, dok u periodu od 2009. do 2016. prosječno iznosi 83,39%. Odnos likvidiranih šteta i zaračunate premije u 2017. iznosi 67,6%, čime se vratio na razine perioda 2003.-2008. Samo tri godine ranije taj omjer je iznosio 91,38%. Uzevši u obzir troškove poslovanja proizvod je bio neprofitabilan za osiguratelje, a sada se ipak može reći kako je kasko ponovno postao pravi osigurateljni proizvod. U prilog tome išao je i sedmogodišnji pad likvidiranih šteta, koje u 2017. s iznosom od 597.552.590 kn ipak bilježe rast od 5%.

Prema podacima za drugo tromjesečje 2018. zarađena bruto premija iznosi 557.343.194 kn, što je 17,75% više u odnosu na drugo tromjesečje 2017. kada je iznosila 473.316.623, čime je zabilježen iznadprosječan rast na području ove vrste osiguranja. Zadrži li se ovakav rast kroz iduća dva kvartala, rezultat na kraju godine će biti na priželjkivanim starim razinama iznad milijardu kuna. Uzme li se u obzir da je broj osiguranja porastao za nešto manjih 11,37% za isto razdoblje, evidentno je kako je povećanje cijene proizvoda dalo svoj doprinos u cijeloj priči.

Tablica 1: Zaračunata bruto premija i likvidirani iznosi šteta kasko osiguranja cestovnih vozila u razdoblju 2003. - 2017.

Godina	Zaračunata bruto premija (000 kn)	% promjene	Udio u neživotnim osiguranjima %	Udio u ukupnoj ZBP %	Likvidirane štete, bruto iznosi (000 kn)	% promjene	Udio u neživotnim osiguranjima %	Udio u ukupnim štetama %	Udio štete u premiji %
2003.	717.858	5,2	15,22	11,83	497.183	22,8	17,81	16,77	69,26
2004.	794.630	10,7	15,71	11,99	578.539	16,4	19,60	18,02	72,81
2005.	867.882	9,2	15,91	11,81	604.180	4,4	19,24	17,49	69,62
2006.	959.096	10,5	15,94	11,72	655.626	8,5	18,68	16,68	68,36
2007.	1.074.760	12,1	16,33	11,86	701.150	6,9	19,29	16,42	65,24
2008.	1.153.867	7,4	16,16	11,91	790.711	12,8	20,23	17,22	68,53
2009.	1.004.154	-13,0	14,51	10,67	811.222	2,6	21,07	16,97	80,79
2010.	888.639	-11,5	13,09	9,61	734.038	-9,5	21,86	16,70	82,60
2011.	797.849	-10,2	11,88	8,72	654.474	-10,8	20,02	14,33	82,03
2012.	720.518	-9,7	10,95	7,97	621.632	-5,0	19,34	13,41	86,28
2013.	662.759	-8,0	10,14	7,30	617.386	-0,7	19,82	13,19	93,15
2014.	645.554	-2,6	10,90	7,54	589.896	-4,5	20,46	13,37	91,38
2015.	714.287	10,6	12,32	8,18	572.006	-3,0	19,45	12,46	80,08
2016.	803.831	12,5	13,70	9,12	568.913	-0,5	19,41	11,94	70,78
2017.	883.957	10,0	14,45	9,76	597.553	5,0	19,52	11,69	67,60

Izvor: Izrada autorice prema podacima HUO-a, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [22.07.2018.]

Kasko osiguranje cestovnih vozila sastoji se od tri vrste osiguranja: kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon, kasko osiguranja cestovnih vozila bez motornog pogona i ostalih kasko osiguranja cestovnih vozila. Međutim, statistike HUO-a prate ovu podjelu tek od 2008. godine, pa su radi obuhvatnije predodžbe prvotno izneseni podatci za cijelu skupinu cestovnih vozila. Također, statistike ne prate u tolikoj mjeri razvoj kasko osiguranja da bi imali podatke o tome koliko je kasko polica ugovoreno kao djelomični kasko ili kasko s franšizom. Nadalje izneseni podatci odnose se isključivo na kasko osiguranje cestovnih motornih vozila

na vlastiti pogon koji s udjelom od 92,97% u 2017. čine najvažniju stavku kasko osiguranja cestovnih vozila (Tablica 2).

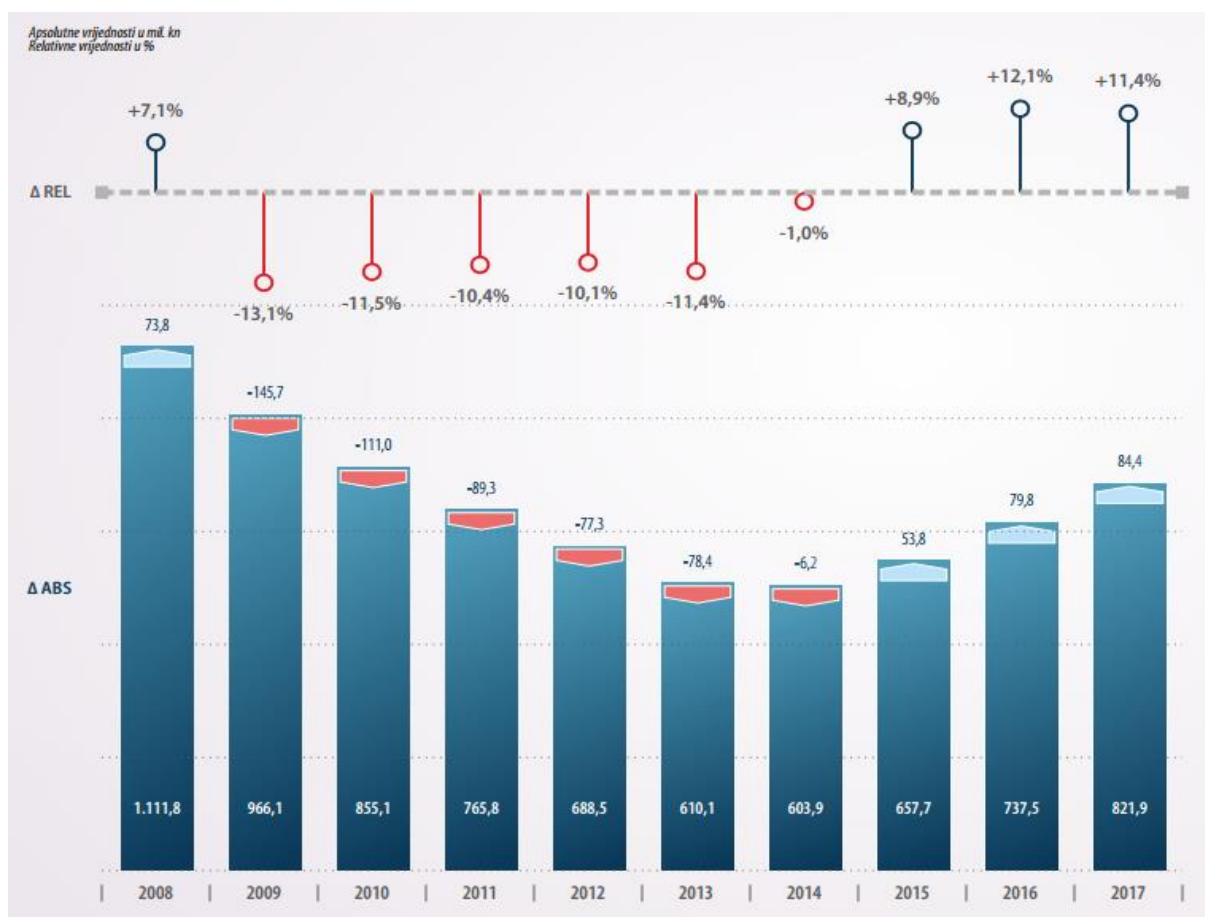
Tablica 2: Zaračunata bruto premija i likvidirane štete po vrstama kasko osiguranja cestovnih vozila

Vrsta osiguranja	Zaračunata bruto premija u kn	Udio u %	Broj osiguranja	Udio u %	Likvidirane štete, bruto iznosi u kn	Udio u %	Broj šteta	Udio u %
Kasko osiguranje cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon	821.852.762	92,97	322.125	54,40	568.353.194	95,11	97.300	93,41
Kasko osiguranje cestovnih vozila bez vlastitog pogona	7.129.192	0,81	6.216	1,05	6.815.386	1,14	459	0,44
Ostala kasko osiguranja cestovnih vozila	54.974.798	6,22	263.847	44,55	22.384.010	3,75	6.404	6,15
UKUPNO	883.956.752	100,00	592.188	100,00	597.552.590	100,00	104.163	100,00

Izvor: Izrada autorice prema podacima HUO-a, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [23.07.2018.]

Kretanje zarađene bruto premije kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon je očekivano pratilo pozitivne i negativne trendove iz skupine, uz određene oscilacije. Na kraju 2017. zaračunata je bruto premija u iznosu od 821.852.762 kn, s rastom od 11,4% u odnosu na 2016. kada je iznosila 737.481.586 kn (Grafikon 5). Rast je veći u odnosu na skupinu gdje je iznosio 10%, što sugerira veće povećanje ove stavke u odnosu na druge dvije. Rast premije je zabilježen treću godinu za redom (8,9% u 2015. i 12,1% u 2016.). Ipak, premija i dalje zaostaje u odnosu na razdoblje prije krize, odnosno manja je za 26,7% u odnosu na 2008. kada je iznosila 1.111.752.493 kn.

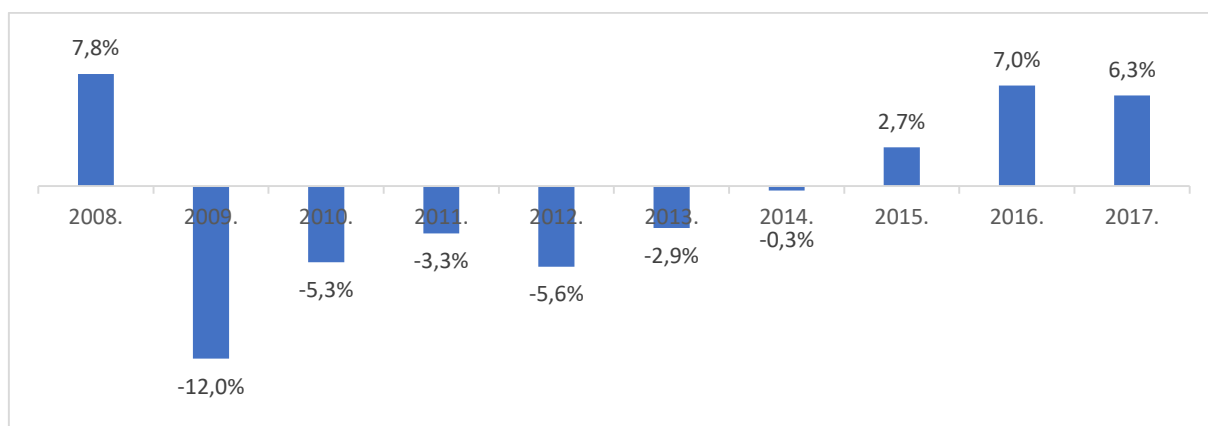
Prema podacima za drugo tromjesečje 2018. zarađena bruto premija iznosi 520.478.012 kn, što je 17,83% više u odnosu na drugo tromjesečje 2017. kada je iznosila 441.701.243 kn. Približno toliki polugodišnji rast ostvaren je i 2016. godine s iznosom od 16,52% koji je na kraju godine ipak pao na 12,1%. Ovisno o kretanjima do kraja godine za očekivati je da bi se i ovu godinu mogao nastaviti dvoznamenkasti rast.



Grafikon 5: Zaračunata bruto premija kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon u razdoblju 2008. – 2017.

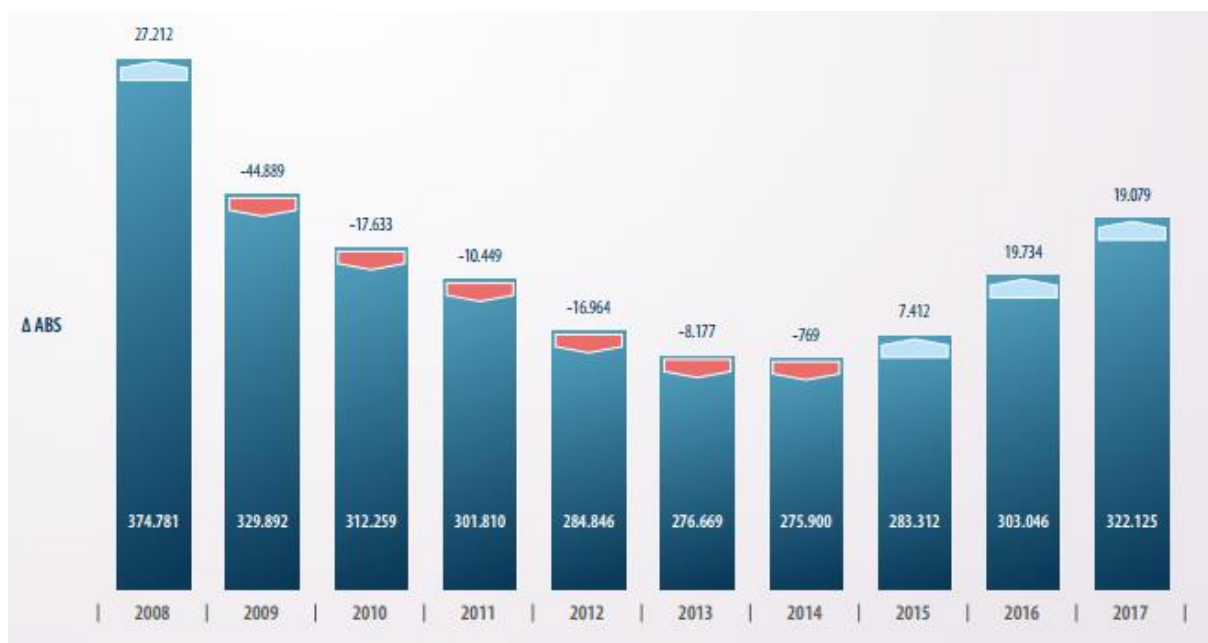
Izvor: HUO, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [23.07.2018.]

Ukupno je tijekom 2017. prodano 322.125 polica, što je 19.079 polica više nego prethodne godine. Ovaj podatak u usporedbi s ukupnim brojem registriranih vozila (2.056.127) govori da je tek svako 6-7 vozilo osigurano policom ove vrste kasko osiguranja. Broj prodanih polica bilježi rast u posljednje tri godine. U 2015. je zabilježen rast od 2,7%, u 2016. od 7,0% i 2017. od 6,3%. Rast broja polica prati prethodno navedeni rast zarađene bruto premije (8,9% u 2015., 12,1% u 2016. i 11,4% u 2017.), ali u znatno manjem postotku što sugerira značajan usporedni rast cijena proizvoda (Grafikon 6 i Grafikon 7).



Grafikon 6: Broj kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon u razdoblju 2008. – 2017.

Izvor: Izrada autorice prema podacima HUO-a, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [25.07.2018.]

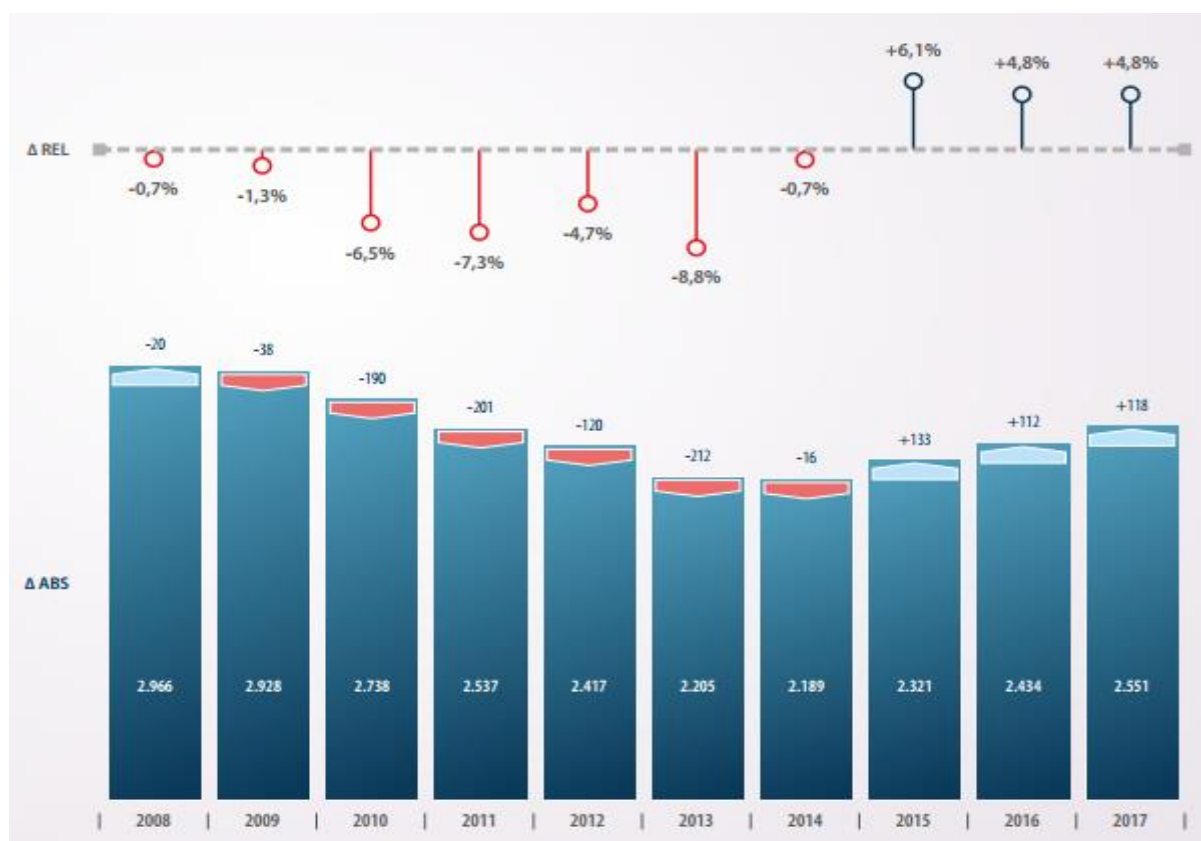


Grafikon 7: Broj kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon u razdoblju 2008. – 2017.

Izvor: HUO, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [25.07.2018.]

Prosječna premija za 2017. godinu iznosila je 2.551 kn i veća je za 4,8% u odnosu na prethodnu godinu (Grafikon 8). Jednaki rast od 4,8% zabilježen je u 2016., dok je nešto veći od 6,1% u 2015. Unatrag sve do 2008. zabilježena su negativna kretanja prosječne premije. Za vrijeme gospodarske krize osiguratelji su s padom u prodaji smanjivali i cijene proizvoda što je razinu

zarađene bruto premije dodatno guralo na niže razine. U borbi za preostali dio kolača zanemarivali su se izračuni i spuštale cijene do razine neprofitabilnosti, što se pokrivalo krosfinanciranjem s obveznim osiguranjem autoodgovornosti. Naravno, to nije bilo dugoročno održivo, pa se oporavkom tržišta cijene polako vraćaju na staro. Valja spomenuti da je u periodu od 2004. do 2009. godine prosječna premija iznosila oko 2.900 kn, što je i dalje 12% više od trenutne.



Grafikon 8: Prosječna zaračunata bruto premija kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon u razdoblju 2008. – 2017.

Izvor: HUO, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [26.07.2018.]

Na ime šteta u 2017. godini isplaćeno je ukupno 568.353.194 kn, dok je na ime pričuve šteta (bruto) na kraju godine rezerviran iznos od 246.778.167 kn (Tablica 3). Likvidirane štete čine 69,2% zaračunate bruto premije, a taj udio je bolji u odnosu na 2016. kada je iznosio 73,6%. U periodu od 2003. do 2008. godine prosječno je udio likvidiranih šteta iznosio 69%, dok je u periodu od 2009. do 2016. prosječno iznosio 86%. Odnos zaračunate premije i likvidiranih šteta iz 2017. se tako vratio se na stare razine iz perioda 2003.-2008.

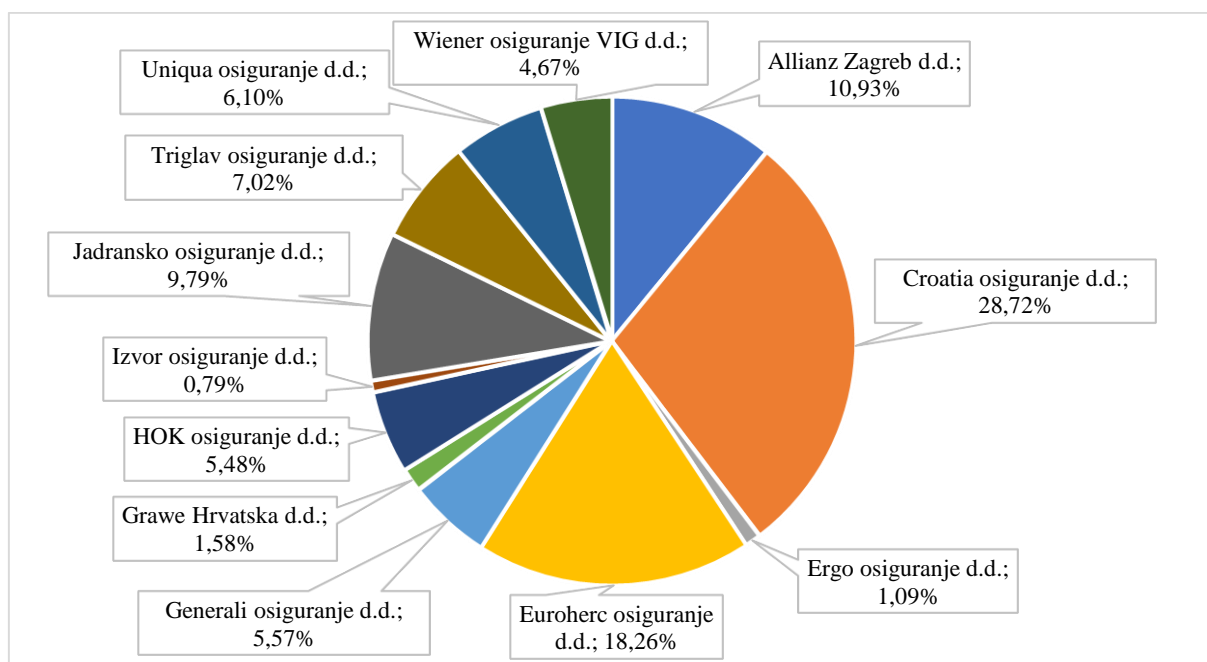
Tablica 3: Udio likvidiranih šteta kasko osiguranja u zaračunatoj bruto premiji u razdoblju 2008. – 2017.

Godina	Likvidirane štete, bruto iznosi u kn	Zaračunata bruto premija u kn	Udio štete u premiji u %
2008.	760.913.905	1.111.752.493	68,4
2009.	783.075.188	966.113.969	81,1
2010.	708.675.644	855.108.568	82,9
2011.	633.444.985	765.762.854	82,7
2012.	597.819.657	688.478.844	86,8
2013.	593.384.681	610.085.461	97,3
2014.	566.663.213	603.922.881	93,8
2015.	549.164.779	657.692.454	83,5
2016.	542.729.517	737.481.586	73,6
2017.	568.353.194	821.852.762	69,2

Izvor: Izrada autorice prema podacima HUO-a, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [30.07.2018.]

4.2. Društva za osiguranje koja djeluju na tržištu kasko osiguranja

Od 12 društava za osiguranje koja se bave kasko osiguranjem s udjelom u zaračunatoj bruto premiji od 28,72% u 2017. godini uvjerljivo prednjači Croatia osiguranje d.d. (Grafikon 9). Dvoznamenkasti udio zabilježili su također Euroherc osiguranje d.d. s 18,26% i Allianz Zagreb d.d. s 10,93%, dok je Jadransko osiguranje d.d. veoma blizu s 9,79%. Vodeća četiri osiguratelja tako ostvaruju 67,7% ukupno zarađene bruto premije. Svi prikazani podaci u ovom potpoglavlju odnose se na kasko osiguranje cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon.



Grafikon 9: Udio društava u zaračunatoj bruto premiji u % (kasko)

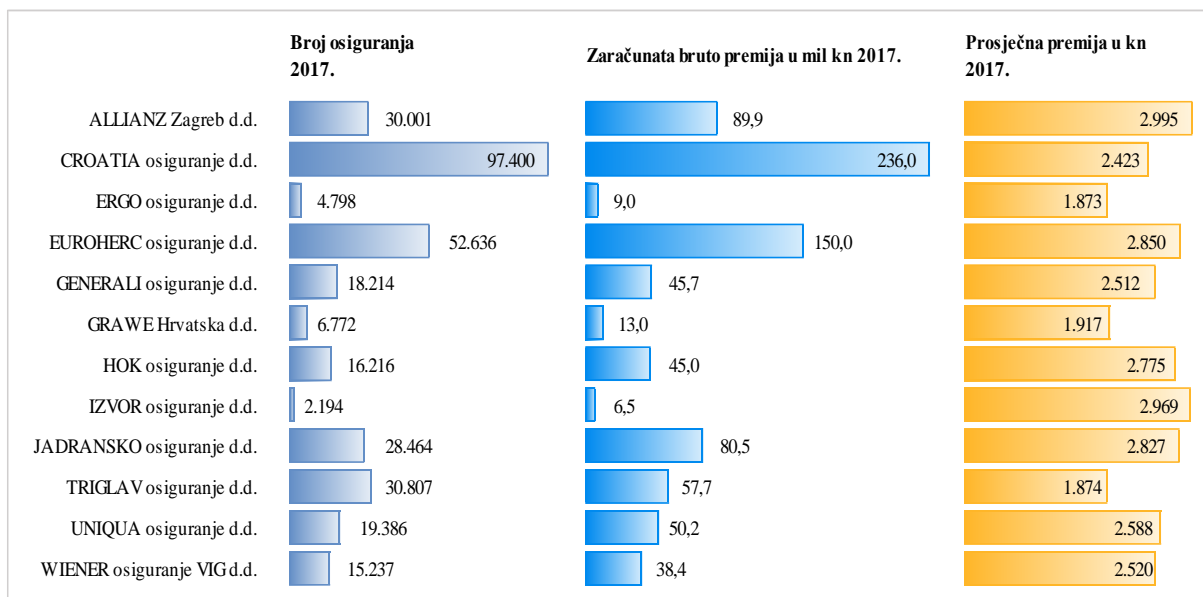
Izvor: Izrada autorice prema podacima HUO-a, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [02.08.2018.]

Najveću zaračunatu bruto premiju u 2017. zabilježilo je Croatia osiguranje d.d. u iznosu od 235.981.337 kn, što je 2,95% više u odnosu na 2016. kada je iznosila 229.223.372 kn (Grafikon 10 i Tablica 4). Drugo po veličini je Euroherc osiguranje d.d. s premijom za 36,4% manjom od vodećeg, odnosno iznosom od 150.017.252 kn. Ipak, Euroherc osiguranje d.d. bilježi stopu rasta od 24,28% u odnosu na 2016. kada je iznosila 120.713.296 kn. Stopa rasta kod društva za osiguranje Allianz Zagreb d.d. iznosi 11,12%, a kod Jadranskog osiguranja d.d. 21,25%. Svi preostali osiguratelji također bilježe pozitivne stope rasta.

Broj izdanih polica Croatia osiguranja d.d. u 2017. iznosio je 97.400, što je 0,88% manje u odnosu na 2016. kada je izdano 98.260 polica. Drugo po broju je Euroherc osiguranje d.d. s 52.636 polica i rastom od 13,96% u odnosu na 2016. kada je izdano 46.190 polica. Allianz Zagreb d.d. je zabilježio rast broja osiguranja od 9,02%, dok je kod Jadranskog osiguranja d.d. iznosio 13,76%. Interesantno je da svi osiguratelji bilježe porast broja osiguranja osim Croatia osiguranja d.d.

Najveću prosječnu premiju u 2017. godini zabilježio je Allianz Zagreb d.d. u iznosu od 2.995 kn, dok je najniža kod Ergo osiguranja d.d. s iznosom od 1.873 kn. Najnižu prosječnu premiju među četiri vodeća osiguratelja na tržištu bilježi upravo najveći među njima – Croatia osiguranje d.d., s iznosom od 2.423 kn. Prosječno je premija na tržištu narasla za 4,84% u

odnosu na 2016., dok je pojedinačne promjene premija po društvima za osiguranje moguće vidjeti u Tablici 4.



Grafikon 10: Broj osiguranja, zaračunata bruto premija i prosječna premija po društvima u 2017. godini (kasko)

Izvor: Izrada autorice prema podacima HUO-a, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [04.08.2018.]

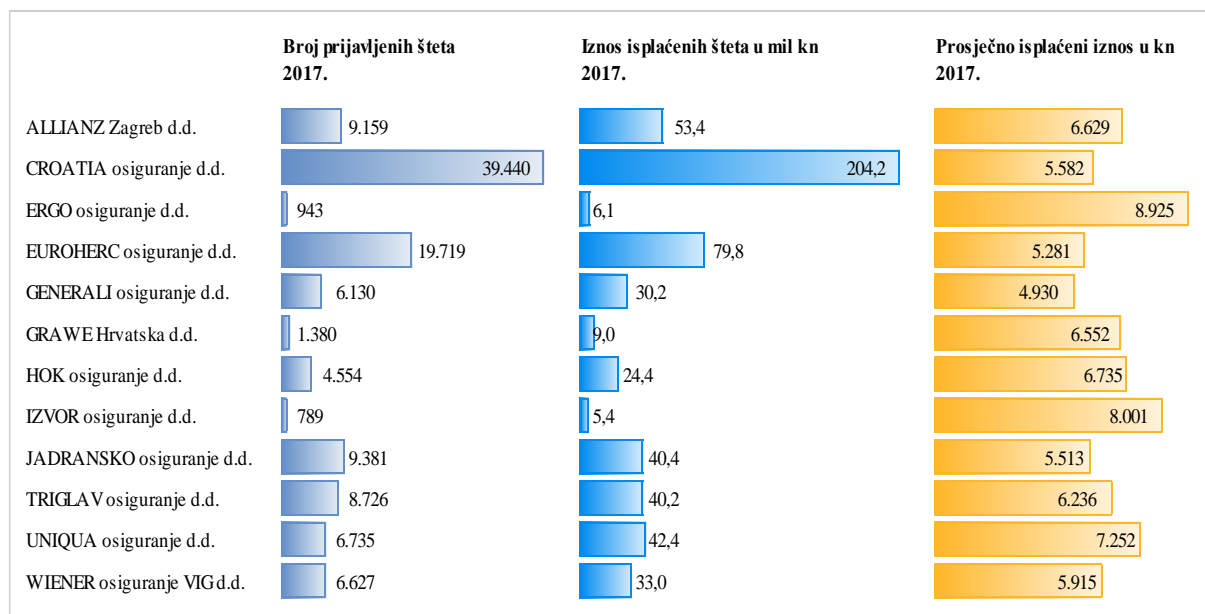
Tablica 4: Broj osiguranja i zaračunata bruto premija kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon po društvima 2016. - 2017.⁶⁵

Društvo za osiguranje	Broj osiguranja			Zaračunata bruto premija u kn			Prosječna premija u kn			Udio društava u ZBP u %		
	2016.	2017.	% promjene 17/16	2016.	2017.	% promjene 17/16	2016.	2017.	% promjene 17/16	2016.	2017.	% promjene 17/16
ALLIANZ Zagreb d.d.	27.519	30.001	9,02	80.869.572	89.863.474	11,12	2.938,68	2.995,35	1,93	10,97	10,93	-0,36
CROATIA osiguranje d.d.	98.260	97.400	-0,88	229.223.372	235.981.337	2,95	2.332,82	2.422,81	3,86	31,08	28,72	-7,59
ERGO osiguranje d.d.	3.367	4.798	42,50	6.361.488	8.986.809	41,27	1.889,36	1.873,03	-0,86	0,86	1,09	26,74
EUROHERC osiguranje d.d.	46.190	52.636	13,96	120.713.296	150.017.252	24,28	2.613,41	2.850,09	9,06	16,37	18,26	11,55
GENERALI osiguranje d.d.	15.202	18.214	19,81	38.188.467	45.747.332	19,79	2.512,07	2.511,66	-0,02	5,18	5,57	7,53
GRAWE Hrvatska d.d.	6.315	6.772	7,24	12.092.163	12.983.357	7,37	1.914,83	1.917,21	0,12	1,64	1,58	-3,66
HOK osiguranje d.d.	14.021	16.216	15,66	39.117.914	45.000.609	15,04	2.789,95	2.775,07	-0,53	5,30	5,48	3,40
IZVOR osiguranje d.d.	2.153	2.194	1,90	5.962.692	6.514.946	9,26	2.769,48	2.969,44	7,22	0,81	0,79	-2,47
JADRANSKO osiguranje d.d.	25.021	28.464	13,76	66.361.050	80.463.874	21,25	2.652,21	2.826,86	6,59	9,00	9,79	8,78
TRIGLAV osiguranje d.d.	27.573	30.807	11,73	49.558.769	57.730.952	16,49	1.797,37	1.873,96	4,26	6,72	7,02	4,46
UNIQUA osiguranje d.d.	18.973	19.386	2,18	47.199.340	50.161.289	6,28	2.487,71	2.587,50	4,01	6,40	6,10	-4,69
VELEBIT osiguranje d.d.	3.521	0	-	6.186.235	0	-	1.756,95	0,00	-	0,84	0,00	-
WIENER osiguranje VIG d.d.	14.931	15.237	2,05	35.647.219	38.401.532	7,73	2.387,46	2.520,28	5,56	4,83	4,67	-3,31
UKUPNO	303.046	322.125	6,30	737.481.586	821.852.762	11,44	2.433,56	5.551,35	4,84	100,00	100,00	-

Izvor: HUO, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [05.08.2018.]

Na ime šteta u 2017. najviše je isplatilo društvo Croatia osiguranje d.d. s iznosom od 204.219.687 kn i rastom od 1,02% u odnosu na 2016., unatoč padu broja prijavljenih šteta od 13,61% (s 45.653 u 2016. na 39.440 u 2017. - Grafikon 11 i Tablica 5). Slijedi Euroherc osiguranje d.d. s isplaćenim iznosom od 79.797.467 kn i rastom od 12,86%, dok je Allianz Zagreb d.d. isplatio 53.360.007 kn uz rast od 5,07%. Vrijednosti isplaćenih šteta Jadranskog osiguranja d.d., Triglav osiguranja d.d. i Uniqua osiguranja d.d. su približno jednake i kreću se oko 40 milijuna kuna. Prosječno isplaćeni iznos po šteti je najveći kod Ergo osiguranja d.d. s 8.925 kn, dok je najmanji kod Generali osiguranja d.d. s iznosom od 4.930 kn.

⁶⁵ Podaci društva Velebit za 2016. prikazani su za period 01.01.– 01.11. s obzirom da je s danom 02.11.2016. provedeno prekogranično pripajanje društava Velebit osiguranje d.d. i Velebit životno osiguranje d.d. društvu ZAVAROVALNICA SAVA d.d. koje u RH posluje putem SAVA OSIGURANJE d.d. Podružnica Hrvatska.



Grafikon 11: Broj prijavljenih šteta, isplaćene štete i prosječno isplaćeni iznos po društvima u 2017. (kasko)

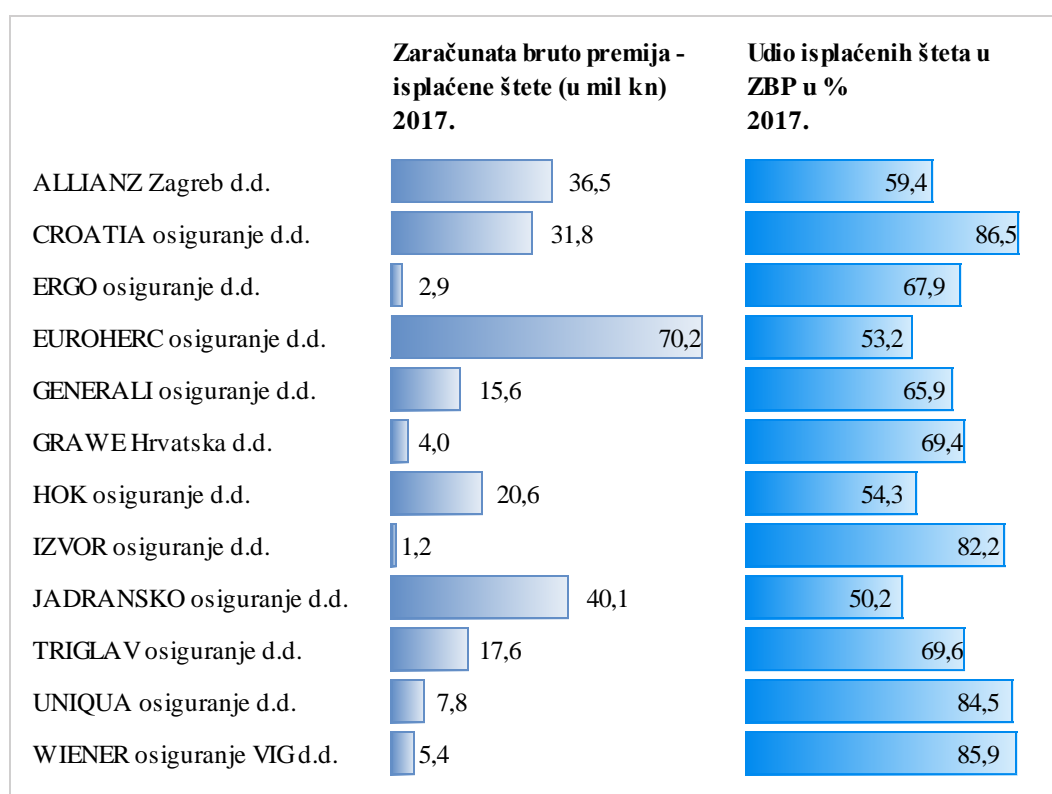
Izvor: Izrada autorice prema podacima HUO-a, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [06.08.2018.]

Tablica 5: Kretanje šteta kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon po društvima 2016. - 2017.

Društvo za osiguranje	Broj prijavljenih šteta			Iznos isplaćenih šteta					Prosječno isplaćeni iznos		
	2016.	2017.	% promjene 17/16	2016.	2017.	% promjene 17/16	Udio društva (%)		2016.	2017.	% promjene 17/16
ALLIANZ Zagreb d.d.	9.307	9.159	-1,59	50.784.643	53.360.007	5,07	9,36	9,39	6.014	6.629	10,23
CROATIA osiguranje d.d.	45.653	39.440	-13,61	202.149.866	204.219.687	1,02	37,24	35,93	5.387	5.582	3,62
ERGO osiguranje d.d.	583	943	61,75	3.165.440	6.104.606	92,85	0,58	1,07	7.519	8.925	18,70
EUROHERC osiguranje d.d.	16.988	19.719	16,08	70.705.671	79.797.467	12,86	13,03	14,04	4.940	5.281	6,90
GENERALI osiguranje d.d.	5.414	6.130	13,22	28.124.300	30.152.404	7,21	5,18	5,31	7.260	4.930	-32,09
GRAWE Hrvatska d.d.	1.447	1.380	-4,63	9.993.248	9.008.653	-9,85	1,84	1,59	6.549	6.552	0,05
HOK osiguranje d.d.	4.381	4.554	3,95	23.436.843	24.419.717	4,19	4,32	4,30	6.432	6.735	4,71
IZVOR osiguranje d.d.	795	789	-0,75	4.392.415	5.352.363	21,85	0,81	0,94	7.154	8.001	11,84
JADRANSKO osiguranje d.d.	7.870	9.381	19,20	36.208.619	40.391.033	11,55	6,67	7,11	5.370	5.513	2,66
TRIGLAV osiguranje d.d.	7.107	8.726	22,78	40.133.438	40.152.920	0,05	7,39	7,06	6.196	6.236	0,65
UNIQUA osiguranje d.d.	6.412	6.735	5,04	39.652.245	42.410.076	6,96	7,31	7,46	7.261	7.252	-0,12
VELEBIT osiguranje d.d.	894	0	-	4.969.715	-	-	0,92	0,00	6.212	0	-
WIENER osiguranje VIG d.d.	4.908	6.627	35,02	29.013.076	32.984.262	13,69	5,35	5,80	6.335	5.915	-6,63
UKUPNO	111.759	113.583	1,63	542.729.517	568.353.194	4,72	100,00	100,00	5.748	5.835	1,51

Izvor: HUO, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [06.08.2018.]

Najveći udio šteta u zaračunatoj bruto premiji ima Croatia osiguranje d.d. s iznosom od 86,5%, dok je kod preostala tri vodeća osiguratelja na razini ispod 60% (Grafikon 12). Najmanji odnos štete i zaračunate premije je kod Jadranskog osiguranja d.d. s udjelom od 50,2%. Lijevi dio grafikona prikazuje apsolutne iznose koji preostaju osigurateljima nakon što se iz zaračunate bruto premije oduzmu isplaćene štete. Najviše premije preostane Euroherc osiguranju d.d. u iznosu od 70,2 mil kn, zatim Jadranskom osiguranju d.d. u iznosu od 40,1 mil kn, te Allianz Zagreb d.d. u iznosu od 36,5 mil kn. Iznenadujuće, Croatia osiguranje d.d. nalazi se tek na četvrtom mjestu s iznosom od 31,8 mil kn.



Grafikon 12: Udio isplaćenih šteta u zaračunatoj bruto premiji po društvima u 2017. godini (kasko)

Izvor: Izrada autorice prema podacima HUO-a, <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [07.08.2018.]

5. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE ODREDNICA POTRAŽNJE ZA KASKO OSIGURANJEM

U ovom poglavlju izvršit će se opis uzorka prikupljenog anketnim upitnikom. Na temelju prikupljenih podataka provest će se analiza kojom će se doći do zaključka o prihvatanju ili odbacivanju hipoteza postavljenih u radu.

5.1. Opis uzorka

Za potrebe testiranja postavljenih hipoteza korišten je anketni upitnik kao instrument istraživanja koji je proveden među 110 ispitanika na području Splitsko-Dalmatinske županije. Upotrebom metoda tabličnog prikazivanja prikazana je struktura odgovora na anketna pitanja od strane ispitanika.

Tablica 6 prikazuje ispitanike prema posjedu ugovorene police kasko osiguranja. Može se utvrditi da najveći broj ispitanika nije imao ugovoreno kasko osiguranje (82 ispitanika; 74,55%). Tek je 28 ispitanika, odnosno njih 25,45% imalo ugovorenu policu kasko osiguranja. Prema spolu u Tablici 7 vidljivo je kako je u istraživanju sudjelovalo više žena u odnosu na muškarce. Žena je zabilježeno 60 (54,55%), dok je ispitanika muškog spola 50 (45,45%).

Tablica 6: Ispitanici prema posjedu police kasko osiguranja

Imate li kasko osiguranje?		
	Broj ispitanika	%
Ne	82	74,55
Da	28	25,45
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Tablica 7: Ispitanici prema spolu

Spol:		
	Broj ispitanika	%
Žensko	60	54,55
Muško	50	45,45
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Tablica 8 prikazuje zastupljenost ispitanika po životnoj dobi. U istraživanju su sudjelovali ispitanici starosne dobi veće od 18 godina, pri čemu je najveći broj ispitanika starosne dobi između 25 i 34 godine (59 ispitanika; 53,64%), dok je najmanji broj ispitanika starosne dobi 65 i više godina (6 ispitanika; 5,45%).

Promatrajući ispitanike prema stupnju obrazovanja iz Tablice 9 može se utvrditi da najveći broj ispitanika u uzorku ima završen fakultet (54 ispitanika; 49,09%). Slijede ispitanici s završenom srednjom školom (35 ispitanika; 31,82%), te ispitanici sa završenom višom školom (17 ispitanika; 15,45%). U najmanjoj mjeri su zastupljeni ispitanici sa završenom osnovnom školom (4 ispitanika; 3,64%).

Tablica 8: Ispitanici prema životnoj dobi

Životna dob		
	Broj ispitanika	%
18 - 24	9	8,18
25 - 34	59	53,64
35 - 64	36	32,73
65 i više	6	5,45
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Tablica 9: Ispitanici prema stupnju obrazovanja

Stupanj obrazovanja		
	Broj ispitanika	%
Završena osnovna škola	4	3,64
Završena srednja škola	35	31,82
Završena viša škola	17	15,45
Završen fakultet	54	49,09
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Tablica 10 prikazuje bračni status ispitanika. U istraživanju je sudjelovalo 57 udanih/oženjenih (51,82%) i 53 samaca (48,18%).

Tablica 10: Ispitanici prema bračnom statusu

Bračni status		
	Broj ispitanika	%
Samac	53	48,18
Udana/oženjen	57	51,82
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Tablica 11 prikazuje averziju prema riziku mjerenu kroz sklonost kockanju za novac bacanjem novčića, točnije za iznos od 1.000 kn. Vidljivo je da većina ispitanika (97 ispitanika; 88,18%) nema interes sudjelovanja u takvim aktivnostima, odnosno nisu skloni riskiranju. Tek je 11,82% ispitanika (njih 13) pokazalo interes za kockanjem.

Tablica 11: Ispitanici prema averziji prema riziku

Pretpostavimo da se nalazite u situaciji gdje možete birati želite li se kockati ili ne. Kockanje se sastoji u bacanju novčića. Ako ispadne glava dobit ćete 1.000 kn, a ako ispadne pismo, morat ćete platiti 1.000 kn. Vi ćete izabrati u igri:		
	Broj ispitanika	%
Ne sudjelovati	97	88,18
Sudjelovati	13	11,82
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Iz Tablice 12 može se vidjeti ukupan uzorak ispitivanih prema mjesečnim primanjima. Najveći broj ispitanika ostvaruje mjesečna primanja u rasponu od 5.001 do 10.000 kuna (48 ispitanika; 43,64%), što predstavlja razred u kojem je prosječna plaća u Republici Hrvatskoj.⁶⁶ Najmanji broj ispitanika ostvaruje niska primanja, i to do 3.000 kuna (9 ispitanika; 8,18%).

Tablica 12: Ispitanici prema mjesečnim primanjima

Kojoj od navedenih skupina pripadate po mjesečnim primanjima:		
	Broj ispitanika	%
do 3.000	9	8,18
3.001 - 5.000	34	30,91
5.001 - 10.000	48	43,64
više od 10.000	19	17,27
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Iz Tablice 13 prema najvećem broju ispitanika značajnija promjena cijene kasko osiguranja bi dovela do promjene odluke o kupnji (60 ispitanika; 54,55%). Njih 50 (45,45%) smatra kako promjena cijene ne bi imala utjecaja na njihovu odluku o kupnji.

Tablica 14 prikazuje ukupan uzorak ispitanika s obzirom na način financiranja kupnje automobila. Kupnja automobila je kod najvećeg broja ispitanika financirana iz vlastitih

⁶⁶ Državni zavod za statistiku (DZS): Zaposlenost i plaće, [Internet], raspoloživo na: www.dzs.hr, [15.08.2018.].

sredstava (66 ispitanika; 60%), dok je kupnja na kredit zastupljena kod 33 ispitanika (30%). Kupnja na leasing, gdje je jedan od uvjeta realizacije ugovorena polica kasko osiguranja, zastupljena je kod 11 ispitanika (10%).

Tablica 13: Ispitanici prema utjecaju cijene na kupnju osiguranja

Bi li značajnija promjena cijene kasko osiguranja dovela do promjene Vaše odluke o kupnji?		
	Broj ispitanika	%
Da	60	54,55
Ne	50	45,45
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Tablica 14: Ispitanici prema načinu financiranja kupnje automobila

Na koji način ste financirali kupnju automobila?		
	Broj ispitanika	%
Vlastita sredstva	66	60,00
Leasing	11	10,00
Kredit banke	33	30,00
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Prema Tablici 15 među 28 ispitanika koji posjeduju policu kasko osiguranja kod većeg broja ispitanika kupnja kasko osiguranja nije bila preduvjet odobravanju sredstava za kupnju automobila od strane banke (20 ispitanika; 71,43%), dok je posjedovanje police kasko osiguranja kao preduvjet odobravanju sredstava za kupnju automobila od strane banke slučaj kod 8 ispitanika (28,57%).

Tablica 15: Ispitanici s obzirom na uvjetovanost kupnje kasko osiguranja

10. Je li Vaša kupnja kasko osiguranja bila preduvjet odobravanju sredstava za kupnju automobila od strane banke?		
	Broj ispitanika	%
Da	8	28,57
Ne	20	71,43
Ukupno	28	100,00

Izvor: Obrada autora

Prema vrijednosti automobila iz Tablice 16 može se utvrditi da najveći broj ispitanika posjeduje vozilo u cjenovnom razredu do 30.000 kn (38 ispitanika; 34,55%), nakon čega slijede ispitanici koji posjeduju vozilo u cjenovnom razredu od 30.001 do 70.000 kn (33 ispitanika; 30%). Može se utvrditi da porastom cjenovnog razreda opada broj ispitanika koji posjeduju automobil koji spada u naredni razred.

Tablica 16: Ispitanici s obzirom na vrijednost automobila

Odaberite razred u koji Vaš automobil pripada po vrijednosti:		
	Broj ispitanika	%
do 30.000	38	34,55
30.001 - 70.000	33	30,00
70.001 - 150.000	22	20,00
150.001 - 300.000	14	12,73
više od 300.000	3	2,73
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Tablica 17 pokazuje da je od ukupnog broja ispitanika kod njih 56,36% vrijednost vozila utjecala na donošenje odluke o kupnji, dok se negativno izjasnilo 43,64% ispitanika.

Tablica 17: Ispitanici s obzirom na utjecaj vrijednosti automobila na kupnju

Je li vrijednost Vašeg automobila imala utjecaj na donošenje odluke o kupnji (nekupnji) kasko osiguranja?		
	Broj ispitanika	%
Ne	48	43,64
Da	62	56,36
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Iz Tablice 18 se može utvrditi da najveći broj ispitanika posjeduje vozilo starosti između 6 i 10 godina (40 ispitanika; 36,36%), nakon čega su u najvećoj mjeri zastupljeni ispitanici s vozilom starim 10 i više godina (33,64%). Vozila do 3 godine starosti su zastupljena kod svega 14,55% ispitanika.

Tablica 18: Ispitanici s obzirom na starost automobila kojeg posjeduju

Odaberite kojoj od navedenih skupina pripada Vaš automobil po godinama starosti (svaka skupina uključuje vrijednost donje granice, dok gornja granica pripada idućoj skupini. Npr. prvoj skupini pripada automobil do nepune 3 godine starosti, s pune 3 godine prelazi u drugu skupinu):		
	Broj ispitanika	%
do 3	16	14,55
3-6	17	15,45
6-10	40	36,36
10 i više	37	33,64
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Prema Tablici 19 utjecaj starosti vozila na donošenje odluke o kupnji kasko osiguranja je utvrđen kod 62 ispitanika (56,36%). Negativno se izjasnilo njih 48 (43,64%). Od ukupnog broja ispitanika iz Tablice 20 vidljivo je da je njih 55,45% već sudjelovalo u prometnoj nesreći bilo kao vozač ili suvozač, dok 44,55% ispitanika nije nikada imalo takvo iskustvo.

Tablica 19: Ispitanici s obzirom na utjecaj starosti automobila na kupnju

Je li starost Vašeg automobila imala utjecaj na donošenje odluke o kupnji osiguranja?		
	Broj ispitanika	%
Da	62	56,36
Ne	48	43,64
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

Tablica 20: Ispitanici s obzirom na sudjelovanje u prometnim nesrećama

Jeste li ikada bili sudionik prometne nesreće (bilo kao vozač ili suvozač)?		
	Broj ispitanika	%
Ne	49	44,55
Da	61	55,45
Ukupno	110	100,00

Izvor: Obrada autora

5.2. Analiza rezultata istraživanja

Analiza rezultata podijeljena je u tri dijela prema grupaciji odrednica na ekonomske, demografske i odrednice specifične za motorna vozila. Svaki od dijelova sadrži po nekoliko hipoteza za koje se pretpostavlja da utječu na potražnju za kasko osiguranjem. U svakom dijelu će se izvršiti testiranje na temelju kojeg će se prihvatiti ili odbaciti postavljene hipoteze. Za testiranje se koriste Hi kvadrat test, te Mann-Whitney U test. Kod analize je korišten statistički program STATISTICA 12.

5.2.1. Analiza ekonomskih odrednica

U analizi ekonomskih odrednica testirale su se tri varijable (dohodak, cijena osiguranja i način financiranja kupnje motornog vozila). Postavljene hipoteze su se prihvatile ili odbacile uz navedeno obrazloženje.

H1: Postoji razlika u potražnji za kasko osiguranjem s obzirom na razinu dohotka.

Iz Tablice 21 se može utvrditi da najveći broj ispitanika koji imaju i koji nemaju policu kasko osiguranja ostvaruje mjesečna primanja između 5.001 i 10.000 kuna. Kod ispitanika koji nemaju kasko osiguranje 13,41% ih ostvaruje dohodak veći od 10.000 kuna, dok je postotak ispitanika koji ostvaruju mjesečni dohodak veći od 10.000 kuna među ispitanicima koji imaju kasko osiguranje 28,57%.

Tablica 21: Podaci testiranja utjecaja dohotka na kupnju kasko osiguranja

2-Way Summary Table: Observed Frequencies						
		Kojoj od navedenih skupina pripadate po mjesečnim primanjima:				
	Imate li kasko osiguranje?	do 3.000	3.001 - 5.000	5.001 - 10.000	više od 10.000	Ukupno
Broj ispitanika	Ne	7	28	36	11	82
%		8,54%	34,15%	43,90%	13,41%	
Broj ispitanika	Da	2	6	12	8	28
%		7,14%	21,43%	42,86%	28,57%	
Broj ispitanika	Ukupno	9	34	48	19	110

Izvor: Obrada autora

Razlika se testira Mann Whitney U testom prikazanim u Tablici 22. Na temelju empirijske Z vrijednosti 1,70 može se donijeti zaključak da postoji statistički značajna razlika u ostvarenom dohotku među osobama koje imaju i nemaju policu kasko osiguranja. Zaključak se donosi pri empirijskoj p vrijednosti 8,9% (signifikantnost provedenog testa 10%). Hipoteza se prihvaća kao istinita.

Tablica 22: Mann-Whitney U test dohotka i kupnje kasko osiguranja

Mann-Whitney U Test By variable Imate li kasko osiguranje? Marked tests are significant at p <,05000					
	Rank Sum - Da	Rank Sum - Ne	U	Z	p-value
Kojoj od navedenih skupina pripadate po mjesečnim primanjima:	1787	4318	915	1,70	0,089

Izvor: Obrada autora

H2: Cijena osiguranja utječe na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila.

Iz Tablice 23 se može uočiti da među ispitanicima koji imaju kasko osiguranje kod njih 46,43% bi promjena cijene kasko osiguranja dovela do promjene odluke o kupnji police kasko osiguranja, dok među ispitanicima koji nemaju kasko osiguranje značajnija promjena cijene osiguranja bi utjecala na odluku o kupnji kod 57,32% ispitanika.

Tablica 23: Podaci testiranja utjecaja cijene na kupnju kasko osiguranja

2-Way Summary Table: Observed Frequencies			
Imate li kasko osiguranje?	Bi li značajnija promjena cijene kasko osiguranja dovela do promjene Vaše odluke o kupnji?		
	Ne	Da	Ukupno
Da	15	13	28
%	53,57%	46,43%	
Ne	35	47	82
%	42,68%	57,32%	
Ukupno	50	60	110

Izvor: Obrada autora

Zavisnost se testira Hi kvadrat testom s rezultatima prikazanim u Tablici 24. Na temelju empirijske Hi kvadrat vrijednosti 1,00 pri jednom stupnju slobode može se donijeti zaključak da zavisnost nije statistički značajna (emp. $p = 0,318$). Dakle, može se donijeti zaključak da se hipoteza odbacuje kao neistinita, odnosno da cijena osiguranja ne utječe na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila.

Tablica 24: Rezultati testiranja utjecaja cijene na kupnju kasko osiguranja Hi-kvadrat testom

Statistics: Imate li kasko osiguranje?(2) x Bi li značajnija promjena cijene kasko osiguranja dovela do promjene Vaše odluke o kupnji?(2)			
	Hi kvadrat	df	p
Pearson Hi kvadrat	1,00	df=1	p=0,318

Izvor: Obrada autora

H3: Postoji razlika u potražnji za kasko osiguranjem s obzirom na način financiranja kupnje motornog vozila.

Iz Tablice 25 se može uočiti da među ispitanicima koji imaju kasko osiguranje najveći broj je kupnju vozila financiralo iz vlastitih sredstava (39,29%), kao i kod ispitanika koji nemaju kasko osiguranje (67,07%). Nadalje, može se uočiti da od 11 vozila financiranih putem leasinga 10 ih ima kasko osiguranje, dok jedan ispitanik nema. Kod navedenog ispitanika koji nema kasko osiguranje može se pretpostaviti da je ugovor o leasingu istekao, te je prestao s ugovaranjem police.

Tablica 25: Podaci testiranja utjecaja načina financiranja kupnje automobila na kupnju kasko osiguranja

2-Way Summary Table: Observed Frequencies			
Na koji način ste financirali kupnju automobila?	Imate li kasko osiguranje?		
	Da	Ne	Ukupno
Leasing	10	1	11
%	35,71%	1,22%	
Kredit banke	7	26	33
%	25,00%	31,71%	
Vlastita sredstva	11	55	66
%	39,29%	67,07%	
Ukupno	28	82	110

Izvor: Obrada autora

Zavisnost se testira Hi kvadrat testom s rezultatima prikazanim u Tablici 26. Na temelju empirijske Hi kvadrat vrijednosti 27,84 pri dva stupnja slobode može se donijeti zaključak da je zavisnost statistički značajna (emp. $p < 0,001$). Dakle, može se donijeti zaključak da se hipoteza prihvaća kao istinita, odnosno da je način financiranja kupnje automobila povezan sa ugovaranjem police kasko osiguranja.

Tablica 26: Rezultati testiranja utjecaja načina financiranja kupnje automobila na kupnju kasko osiguranja Hi-kvadrat testom

Statistics: Na koji način ste financirali kupnju automobila?(3) x Imate li kasko osiguranje?(2)			
	Hi kvadrat	df	p
Pearson Hi kvadrat	27,84	df=2	P<0,001

Izvor: Obrada autora

5.2.2. Analiza demografskih odrednica

U analizi demografskih odrednica testirale su se četiri varijable (averzija prema riziku, spol, životna dob i stupanj obrazovanja). Postavljene hipoteze su se prihvatile ili odbacile uz navedeno obrazloženje.

H4: Stupanj averzije prema riziku jedinice izložene riziku utječe na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila.

Iz Tablice 27 se može utvrditi da ispitanici u većini nisu skloni riskiranju bez obzira na posjedovanje police osiguranja, te su oba udjela takvih ispitanika iznad 85%. 14,29% ispitanika koji imaju kasko osiguranje bilo bi spremno riskirati, dok je među ispitanicima koji nemaju kasko osiguranje na riskiranje spremno 10,98% ispitanika.

Tablica 27: Podaci testiranja utjecaja averzije prema riziku na kupnju kasko osiguranja

2-Way Summary Table: Observed Frequencies			
Pretpostavimo da se nalazite u situaciji gdje možete birati želite li se kockati ili ne. Kockanje se sastoji u bacanju novčića. Ako ispadne glava dobit ćete 1.000 kn, a ako ispadne pismo, morat ćete platiti 1.000 kn. Vi ćete izabrati u igri:	Imate li kasko osiguranje?		
	Da	Ne	Ukupno
Ne sudjelovati	24	73	97
%	85,71%	89,02%	
Sudjelovati	4	9	13
%	14,29%	10,98%	
Ukupno	28	82	110

Izvor: Obrada autora

Zavisnost se testira Hi kvadrat testom s rezultatima prikazanim u Tablici 28. Na temelju empirijske Hi kvadrat vrijednosti 0,219 pri jednom stupnju slobode može se donijeti zaključak da zavisnost nije statistički značajna (emp. = 0,639).

Dakle, može se donijeti zaključak da se hipoteza odbacuje kao neistinita, odnosno da stupanj averzije prema riziku jedinice izložene riziku ne utječe na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila.

Tablica 28: Rezultati testiranja utjecaja averzije prema riziku na kupnju kasko osiguranja Hi-kvadrat testom

Statistics: Pretpostavimo da se nalazite u situaciji gdje možete birati želite li se kockati ili ne. Kockanje se sastoji u bacanju novčića. Ako ispadne glava dobit ćete 1.000 kn, a ako ispadne pismo, morat ćete platiti 1.000 kn. Vi ćete izabrati u igri:(2) x Imate li kasko osiguranje?(2)			
	Hi kvadrat	df	p
Pearson Hi kvadrat	0,219	df=1	p=0,639

Izvor: Obrada autora

H5: Postoji razlika u sklonosti ugovaranja kasko osiguranja s obzirom na spol.

Iz Tablice 29 se može uočiti da je među ispitanicima koji imaju kasko osiguranje 57,14% ženskog spola, dok je 42,86% muškog spola. Među ispitanicima koji nemaju kasko osiguranje je također utvrđen veći broj ispitanica u odnosu na ispitanike.

Tablica 29: Podaci testiranja utjecaja spola na kupnju kasko osiguranja

2-Way Summary Table: Observed Frequencies			
Spol	Imate li kasko osiguranje?		
	Da	Ne	Ukupno
Žensko	16	44	60
%	57,14%	53,66%	
Muško	12	38	50
%	42,86%	46,34%	
Ukupno	28	82	110

Izvor: Obrada autora

Zavisnost spola o sklonosti ugovaranja kasko osiguranja testira se Hi kvadrat testom čiji su rezultati prikazani u Tablici 30. Na temelju empirijske Hi kvadrat vrijednosti 0,10 pri jednom stupnju slobode može se donijeti zaključak da zavisnost nije statistički značajna ($p = 0,749$).

Dakle, može se donijeti zaključak da se hipoteza odbacuje kao neistinita, odnosno da razlika u spolu ne utječe na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila.

Tablica 30: Rezultati testiranja utjecaja spola na kupnju kasko osiguranja Hi-kvadrat testom

Statistics: Spol:(2) x Imate li kasko osiguranje?(2)			
	Hi kvadrat	df	p
Pearson Hi kvadrat	0,10	df=1	p=0,749

Izvor: Obrada autora

H6: Postoji razlika u sklonosti ugovaranja kasko osiguranja među različitim dobnim skupinama.

Iz Tablice 31 se može uočiti da među ispitanicima koji imaju i nemaju kasko osiguranje najveći broj ih je starosne dobi u rasponu od 25 do 34 godine, dok su kod obje skupine ispitanika (koji imaju i nemaju ugovoreno kasko osiguranje) u najmanjoj mjeri zastupljeni oni sa 65 i više godina.

Tablica 31: Podaci testiranja utjecaja životne dobi na kupnju kasko osiguranja

2-Way Summary Table: Observed Frequencies			
Životna dob	Imate li kasko osiguranje?		
	Da	Ne	Ukupno
18 - 24	2	7	9
%	7,14%	8,54%	
25 - 34	18	41	59
%	64,29%	50,00%	
35 - 64	8	28	36
%	28,57%	34,15%	
65 i više	0	6	6
%	0,00%	7,32%	
Ukupno	28	82	110

Izvor: Obrada autora

Testiranje razlika u starosnoj dobi s obzirom na posjedovanje kasko police testira se Mann-Whitney U testom s prikazom izračuna u Tablici 32. Na temelju empirijske Z vrijednosti 1,14 može se donijeti zaključak da ne postoji statistički značajna razlika u starosnoj dobi među osobama koje imaju i nemaju policu kasko osiguranja. Zaključak se donosi pri empirijskoj p vrijednosti 0,254. Hipoteza se odbacuje kao neistinita.

Tablica 32: Rezultati testiranja utjecaja životne dobi na kupnju kasko osiguranja Mann-Whitney U testom

Mann-Whitney U Test By variable Imate li kasko osiguranje? Marked tests are significant at p <,05000					
	Rank Sum - Ne	Rank Sum - Da	U	Z	p-value
Vaša životna dob:	4701	1404	998,00	1,14	0,254

Izvor: Obrada autora

H7: Postoji razlika u sklonosti ugovaranja kasko osiguranja s obzirom na stupanj obrazovanja.

Iz Tablice 33 se može uočiti da među ispitanicima koji imaju i nemaju kasko osiguranje u najvećem broju su zastupljeni ispitanici sa završenim fakultetom (ukupno njih 54). Međutim, udio ispitanika sa završenim fakultetom među ispitanicima koji imaju kasko osiguranje je 64,29%, dok je među ispitanicima koji nemaju kasko osiguranje udio ispitanika sa završenim fakultetom 43,90%.

Tablica 33: Podaci testiranja utjecaja obrazovanja na kupnju kasko osiguranja

2-Way Summary Table: Observed Frequencies			
Stupanj obrazovanja	Imate li kasko osiguranje? Da	Imate li kasko osiguranje? Ne	Ukupno
Završena osnovna škola	0	4	4
%	0,00%	4,88%	
Završena srednja škola	6	29	35
%	21,43%	35,37%	
Završena viša škola	4	13	17
%	14,29%	15,85%	
Završen fakultet	18	36	54
%	64,29%	43,90%	
Ukupno	28	82	110

Izvor: Obrada autora

Razlika se testira Mann-Whitney U testom (Tablica 34). Na temelju empirijske Z vrijednosti 2,02 može se donijeti zaključak da postoji statistički značajna razlika u stupnju obrazovanja među osobama koje imaju i nemaju policu kasko osiguranja. Zaključak se donosi pri empirijskoj p vrijednosti 0,044. Hipoteza se prihvaća kao istinita.

Tablica 34: Rezultati testiranja utjecaja obrazovanja na kupnju kasko osiguranja Mann-Whitney U testom

Mann-Whitney U Test By variable 1. Imate li kasko osiguranje? Marked tests are significant at p <,05000					
	Rank Sum - Ne	Rank Sum - Da	U	Z	p-value
Stupanj obrazovanja:	4060	1718	820	-2,02	0,044

Izvor: Obrada autora

2.5.3. Analiza odrednica specifičnih za vozila

U analizi odrednica specifičnih za vozila testirao se utjecaj dviju varijabli na potražnju za kasko osiguranjem (vrijednost i starost vozila). Postavljene hipoteze su se prihvatile ili odbacile uz navedeno obrazloženje.

H8: Vrijednost automobila utječe na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila.

Iz Tablice 35 se može uočiti da se među ispitanicima koji imaju kasko osiguranje kod najvećeg broja ispitanika cijena vozila kreće u rasponu od 150.001 do 300.000 kuna (39,29%), dok se kod ispitanika koji nemaju kasko osiguranje cijena vozila najčešće kreće u rasponu do 30.000 kuna (42,68%).

Tablica 35: Podaci testiranja utjecaja vrijednosti automobila na kupnju kasko osiguranja

2-Way Summary Table: Observed Frequencies			
Odaberite razred u koji Vaš automobil pripada po vrijednosti:	Imate li kasko osiguranje?		
	Da	Ne	Ukupno
do 30.000	3	35	38
%	10,71%	42,68%	
30.001 - 70.000	4	29	33
%	14,29%	35,37%	
70.001 - 150.000	8	14	22
%	28,57%	17,07%	
150.001 - 300.000	11	3	14
%	39,29%	3,66%	
više od 300.000	2	1	3
%	7,14%	1,22%	
Ukupno	28	82	110

Izvor: Obrada autora

Razlika u vrijednosti vozila s obzirom na posjedovanje kasko osiguranja testira se Mann-Whitney U testom kao što je prikazano u Tablici 36. Na temelju empirijske Z vrijednosti 5,06 može se donijeti zaključak da postoji statistički značajna razlika u vrijednosti automobila među osobama koje imaju i nemaju policu kasko osiguranja, odnosno hipoteza se prihvaća kao istinita. Zaključak se donosi pri empirijskoj p vrijednosti $<0,001$.

Tablica 36: Rezultati testiranja utjecaja vrijednosti automobila na kupnju kasko osiguranja Mann-Whitney U testom

Mann-Whitney U Test By variable Imate li kasko osiguranje? Marked tests are significant at $p < 0,05000$					
	Rank Sum - Ne	Rank Sum - Da	U	Z	p-value
Odaberite razred u koji Vaš automobil pripada po vrijednosti:	3843,00	2262,00	440,00	5,06	$<0,001$

Izvor: Obrada autora

H9: Starost automobila utječe na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila.

Sukladno podacima iz Tablice 37 evidentno je da s povećanjem godina starosti automobila broj ispitanika koji imaju kasko osiguranje opada. Među ispitanicima koji imaju kasko osiguranje najveći broj ima vozilo do 3 godine starosti (53,57%). Kod ispitanika koji nemaju policu kasko osiguranja najveći broj ima vozilo staro između 6 i 10 godina (43,90%), nakon čega je najveći broj onih kojima je auto staro 10 i više godina (42,68%).

Tablica 37: Podaci testiranja utjecaja starosti automobila na kupnju kasko osiguranja

2-Way Summary Table: Observed Frequencies			
Starost automobila	Imate li kasko osiguranje?		
	Da	Ne	Ukupno
do 3	15	1	16
%	53,57%	1,22%	
3-6	7	10	17
%	25,00%	12,20%	
6-10	4	36	40
%	14,29%	43,90%	
10 i više	2	35	37
%	7,14%	42,68%	
Ukupno	28	82	110

Izvor: Obrada autora

Razlika u starosti se testira Mann-Whitney U testom (Tablica 38). Na temelju empirijske Z vrijednosti 6,15 može se donijeti zaključak da postoji statistički značajna razlika u starosti automobila među osobama koje imaju i nemaju policu kasko osiguranja. Zaključak se donosi pri empirijskoj p vrijednosti $<0,001$. Hipoteza se prihvaća kao istinita. Dakle, starost automobila utječe na potražnju za kasko osiguranjem motornih vozila.

Tablica 38: Rezultati testiranja utjecaja starosti automobila na kupnju kasko osiguranja Mann-Whitney U testom

Mann-Whitney U Test By variable Imate li kasko osiguranje? Marked tests are significant at p <,05000					
	Rank Sum - Ne	Rank Sum - Da	U	Z	p
Starost automobila	5405	701	295	6,15	<0,001

Izvor: Obrada autora

ZAKLJUČAK

Kasko osiguranje ne znači bezuvjetno pokriće svih šteta nastalih na vozilu čak ni kada se radi o punom kasko osiguranju. Postoje određene obveze i procedure kojih se osiguranik treba pridržavati, kao i situacije koje ukidaju obvezu osiguratelja po ugovorenoj polici. Uvjete pod kojima se ugovara polica kasko osiguranja propisuje osiguratelj i vrlo je bitno da je osiguranik pravovremeno upoznat s njima. Pojedini dijelovi ugovora mogu se razlikovati ovisno o osiguratelju, ali u suštini su vrlo slični. Osiguranik ovisno o preferencijama može ugovoriti puno ili djelomično kasko osiguranje kojim će pokriti samo rizike pojedine skupine, dok će osiguratelj ovisno o procijenjenoj rizičnosti odrediti premiju osiguranja i metodama poput bonusa i malusa, poticati savjesno sudjelovanje u prometu, odnosno izbjegavanje šteta.

Tržište kasko osiguranja u Republici Hrvatskoj značajno se unazadilo nakon gospodarske krize iz 2008. godine kada je bilo na razinama zarađenih bruto premija iznad milijardu kuna. Nakon stabilizacije tržišta i zabilježenih stopa rasta u posljednje tri godine kasko osiguranje se nalazi na dobrom putu za povratak na stare razine. Tržište kasko osiguranja se oporavlja, unatoč visokoj prosječnoj starosti voznog parka koja je trenutno na razini od 13 godina za osobne automobile. Ipak, postoji još mnogo prostora za daljnji rast tržišta kasko osiguranja. Od 12 društava za osiguranje koja djeluju na tržištu kasko osiguranja u Republici Hrvatskoj s udjelom u zaračunatoj bruto premiji od 28,72% uvjerljivo prednjači Croatia osiguranje d.d., nakon kojega slijede Euroherc osiguranje d.d., Allianz Zagreb d.d. i Jadransko osiguranje d.d. Vodeća četiri osiguratelja ostvaruju gotovo 70% ukupno zarađene bruto premije.

U fokusu rada bile su odrednice potražnje za kasko osiguranjem, koje su podijeljene u tri skupine: ekonomske i demografske odrednice, te odrednice specifične za vozila. Kroz analizu dosadašnjih istraživanja s područja odrednica potražnje za neživotnim osiguranjima i odrednica potražnje za kasko osiguranjem, izdvojene su pojedine varijable. Od ekonomskih odrednica izdvojeni su dohodak, cijena kasko osiguranja i način financiranja kupnje vozila. Demografske odrednice obuhvaćaju averziju prema riziku, spol, dob i stupanj obrazovanja, dok su vrijednost i starost automobila odrednice specifične za vozila. Pretpostavka o utjecaju navedenih varijabli na potražnju za kasko osiguranjem testirana je kroz empirijsko istraživanje.

Za potrebe testiranja postavljenih hipoteza kao instrument istraživanja korišten je anketni upitnik koji je proveden među 110 ispitanika na području Splitsko-Dalmatinske županije. Rezultati empirijske analize su u većini potvrdili teorijske pretpostavke. Ukupno 5 od 9 istraženih varijabli je pokazalo da ima utjecaja na donošenje odluke o kupnji kasko osiguranja.

Dohodak, način financiranja kupnje automobila, edukacija, vrijednost i starost automobila pokazale su se kao značajne varijable potražnje za kasko osiguranjem. Cijena osiguranja, averzija prema riziku, spol i životna dob nisu se pokazale značajne.

LITERATURA

1. Allianz Zagreb d.d.: Uvjeti za osiguranje vozila od svih rizika Auto+, [Internet], raspoloživo na: https://www.allianz.hr/media/341712/allianz_ak-uvjeti-301-0614.pdf, [21.03.2018.].
2. Andrijašević, S., Petranović, V. (1999.): Ekonomika osiguranja, Alfa d.d., Zagreb.
3. Barbir, V. (2004): Čimbenici uspješnosti prodaje usluge osiguranja, Ekonomski pregled, 55 (9-10) 815-839, raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/16317>, [27.02.2018.].
4. Beenstock, M., Dickinson, G., Khajuria, S. (1988): The Relationship between Property-Liability Insurance and Income: An International Analysis, Journal of Risk and Insurance, 55 (2), str. 259-272.
5. Bendeković, D. (2000): Pristup procjeni rizika i povrata kod ulaganja u obične dionice, Ekonomski pregled, 51 (11-12) 1282-1312, raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/file/45249>, [26.02.2018.].
6. Bijelić, M. (2002.): Osiguranje i reosiguranje, Tectus, Zagreb.
7. Centar za vozila Hrvatske: Statistika, [Internet], raspoloživo na: <https://www.cvh.hr/tehnicki-pregled/statistika/>, [05.04.2018.].
8. Covrig, M., Mircea, I., Manea, D. I. (2013): On Some Determinants of Demand or Renunciation for Renewal of CASCO (Motor Hull) Insurance Policies for Individuals, Ovidius University Annals, Economic Sciences Series, 13 (1), str. 1176-1179.
9. Croatia osiguranje d.d.: Uvjeti za osiguranje automobilske kasko (0302), [Internet], raspoloživo na: https://webshop.crosig.hr/ip/Conditions/Uvjeti_za_osiguranje_automobilske_kasko.pdf, [21.03.2018.].
10. Ćurak, M., Jakovčević, D. (2007): Osiguranje i rizici, RRIF plus, Zagreb.
11. Ćurković M. (2007): Malus kod kasko osiguranja, [Internet], raspoloživo na: <https://burza.com.hr/portal/malus-kod-kasko-osiguranja/3512>, [29.03.2018.].

12. Dragos, S. L. (2014): Life and non-life insurance demand: the different effects of influence factors in emerging countries from Europe and Asia, *Economic Research*, 27(1), str. 169-180.
13. Državni zavod za statistiku (DZS): Zaposlenost i plaće, [Internet], raspoloživo na: <https://www.dzs.hr/>, [15.08.2018.].
14. Esho, N., Kirievsky, A., Ward, D., Zurbruegg, R. (2004): Law and the Determinants of Property-Casualty Insurance, *The Journal of Risk and Insurance*, 71 (2), str. 265-283.
15. Generali osiguranje d.d.: Uvjeti za kasko osiguranje vozila, [Internet], raspoloživo na: http://www.generali.hr/_upload_/files/103-0120_uvjeti_103-0121_dopunskiuvjeti_kasko_osiguranje_vozila.pdf, [21.03.2018.].
16. Hrvatska agencija za nadzor financijskih usluga (HANFA): Osiguranje, [Internet], raspoloživo na: <http://www.hanfa.hr/getfile/42496/HANFA-Osiguranje.pdf>, [27.02.2018.].
17. Hrvatski ured za osiguranje (HUO): Statistička izvješća, [Internet], raspoloživo na: <https://www.huo.hr/hrv/statisticka-izvjesca/18/>, [05.03.2018.].
18. Khovidhunkit, P. (2015): Demand for Automobile Insurance in the United States, Ph.D. Dissertation, Temple University, USA.
19. Klasić, K. (2003): Utjecaj psihologije pojedinca na izbor vrsta osiguranja, *Ekonomski pregled*, 54(7-8), str. 595-620., raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/25484>, [10.03.2018.].
20. Matić, Z. (2017): Pravni i društveno-ekonomski aspekti osiguranja od odgovornosti. *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 67(6), str. 1017-1041., raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/193112>, [26.02.2018.].
21. Ministarstvo unutarnjih poslova (MUP), (2018): Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2017. godini, [Internet], raspoloživo na: <https://www.mup.hr/ministarstvo/dokumenti/statistika>, [26.02.2018.].
22. Narodne novine (2011): Kazneni zakon, Kaznena djela protiv sigurnosti prometa, Narodne novine d.d., Zagreb, broj 125/11, čl. 226.

23. Narodne novine, (2014): Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine d.d., Zagreb, broj 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14.
24. Narodne novine, (2015): Zakon o osiguranju, Narodne novine d.d., Zagreb, broj 30/15.
25. Narodne novine, (2002): Zakon o porezu na premije osiguranja od automobilske odgovornosti i premije kasko osiguranja cestovnih vozila, Narodne novine d.d., broj 150/02.
26. Nestić, D. (2007): Differing Characteristics or Differing Rewards: What is Behind the Gender Wage Gap in Croatia?, Radni materijali EIZ-a, (4), 5-42., raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/71594>, [12.03.2018.].
27. Nestić, D. (2008): Razlike u plaćama između žena i muškaraca, Ekonomski institut, Zagreb, prezentacija, raspoloživo na: https://www.moj-posao.net/data/.../Razlike_u_placama_izmedju_muskaraca_i_zena.pp, [12.03.2018.].
28. Outreville, J.F. (2014.): Risk Aversion, Risk Behavior, and Demand for Insurance: A Survey, Journal of Insurance Issues, 37 (2), str. 158-186.
29. Petkovski, M., Jordan, K. (2014): An analysis of non-life insurance determinants for selected countries in Central and South-Eastern Europe: A co-integration approach, Romanian Journal of Economic Forecasting, 17 (3), str. 160-178.
30. Petrić, B. (2014): Vrednovanje konstrukcija vozila, Vještak, 1(1), str. 81-87.
31. Poposki, K., K Josevski, J., Stojanovski, Z. (2015): The determinants of non-life insurance penetration in selected countries from South Eastern Europe, Economics and Business Review, 1(3), 20-37.
32. Sabolić, D. (2013): Rizik i nesigurnost I. Rizik i njegovo mjerenje; sklonost ka riziku, Bilješke s predavanja, Fakultet elektrotehnike i računarstva, Zagreb, raspoloživo na: https://bib.irb.hr/datoteka/629658.Inzeko10a_Rizik_i_nesigurnost_I_130511.pdf, [06.03.2018.].
33. Sherden, W. (1984): An Analysis of the Determinants of the Demand for Automobile Insurance, Journal of Risk and Insurance, vol. 51, str. 49-62.

34. Suknaić, F. (2010): Kasko osiguranje transportnih sredstava u Republici Hrvatskoj, *Pravnik : časopis za pravna i društvena pitanja*, 44(88), str. 71-88., raspoloživo na: <https://hrcak.srce.hr/94823>, [01.03.2018.].
35. Treerattanapun, A. (2011): The impact of culture on non-life insurance consumption, Wharton Research Scholars Project, University of Pennsylvania.
36. Tkalac, V. A., Sinčić Ć. D., Pološki V. N. (2011): Priručnik za metodologiju istraživačkog rada u društvenim istraživanjima, M.E.P. d.o.o., Zagreb.
37. Vrdoljak, I.: Kasko osiguranje, str.6., [Internet], raspoloživo na: http://www.nasciturus.com/skriptarnica/doc_view/137-kasko-osiguranjereferat-, [28.03.2018.].
38. Wang, M-J, Wen, C-H, Lan, L.W., (2011): New cars owners' repurchase behaviors on physical damage coverage insurance policies in Taiwan, *Journal of Asia Pacific Business Innovation & Technology Management*, vol. 1, str. 98-111.
39. Wen, C-H, Wang, M-J, Lan, L.W., (2005): Discrete choice modeling for bundled automobile insurance policies, *Journal of Eastern Asia Society for Transportation Studies*, vol.6, str. 1914-1928.
40. Wiener osiguranje d.d.: Uvjeti za kasko osiguranje cestovnih vozila, [Internet], raspoloživo na: http://www.hok-cba.hr/sites/default/files/ku_03.0001-11_kasko_uvjeti.pdf, [10.04.2018.].
41. Žugaj, M., Dumičić, K., Dušak, V. (2006): Temelji znanstveno istraživačkog rada, Fakultet organizacije i informatike, Varaždin.

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1: Prosječna starost osobnih vozila na redovnom tehničkom pregledu (2007.-2017.)	30
Grafikon 2: Broj novih i rabljenih osobnih vozila na prvom redovnom tehničkom pregledu (2007.-2017.)	31
Grafikon 3: Zaračunata bruto premija kasko osiguranja cestovnih vozila	32
Grafikon 4: Zaračunata bruto premija i likvidirani iznosi šteta kasko osiguranja cestovnih vozila	33
Grafikon 5: Zaračunata bruto premija kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon u razdoblju 2008. – 2017.	36
Grafikon 6: Broj kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon u razdoblju 2008. – 2017.	37
Grafikon 7: Broj kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon u razdoblju 2008. – 2017.	37
Grafikon 8: Prosječna zaračunata bruto premija kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon u razdoblju 2008. – 2017.	38
Grafikon 9: Udio društava u zaračunatoj bruto premiji u % (kasko)	40
Grafikon 10: Broj osiguranja, zaračunata bruto premija i prosječna premija po društvima u 2017. godini (kasko)	41
Grafikon 11: Broj prijavljenih šteta, isplaćene štete i prosječno isplaćeni iznos po društvima u 2017. (kasko)	43
Grafikon 12: Udio isplaćenih šteta u zaračunatoj bruto premiji u 2017. godini (kasko)	44

POPIS SLIKA

Slika 1: Informativni izračun premije za osiguranje auto kaska	18
Slika 2: Odbitna franšiza za kasko osiguranje	20

POPIS TABLICA

Tablica 1: Zaračunata bruto premija i likvidirani iznosi šteta kasko osiguranja cestovnih vozila u razdoblju 2003. - 2017.	34
Tablica 2: Zaračunata bruto premija i likvidirane štete po vrstama kasko osiguranja cestovnih vozila	35
Tablica 3: Udio likvidiranih šteta kasko osiguranja u zaračunatoj bruto premiji u razdoblju 2008. – 2017.....	39
Tablica 4: Broj osiguranja i zaračunata bruto premija kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon po društvima 2016. - 2017.	42
Tablica 5: Kretanje šteta kasko osiguranja cestovnih motornih vozila na vlastiti pogon po društvima 2016. - 2017.....	43
Tablica 6: Ispitanici prema posjedu police kasko osiguranja.....	45
Tablica 7: Ispitanici prema spolu	45
Tablica 8: Ispitanici prema životnoj dobi.....	46
Tablica 9: Ispitanici prema stupnju obrazovanja.....	46
Tablica 10: Ispitanici prema bračnom statusu	46
Tablica 11: Ispitanici prema averziji prema riziku.....	47
Tablica 12: Ispitanici prema mjesečnim primanjima	47
Tablica 13: Ispitanici prema utjecaju cijene na kupnju osiguranja.....	48
Tablica 14: Ispitanici prema načinu financiranja kupnje automobila	48
Tablica 15: Ispitanici s obzirom na uvjetovanost kupnje kasko osiguranja	48
Tablica 16: Ispitanici s obzirom na vrijednost automobila	49
Tablica 17: Ispitanici s obzirom na utjecaj vrijednosti automobila na kupnju.....	49
Tablica 18: Ispitanici s obzirom na starost automobila kojeg posjeduju	49
Tablica 19: Ispitanici s obzirom na utjecaj starosti automobila na kupnju.....	50
Tablica 20: Ispitanici s obzirom na sudjelovanje u prometnim nesrećama.....	50
Tablica 21: Podaci testiranja utjecaja dohotka na kupnju kasko osiguranja	51
Tablica 22: Mann-Whitney U test dohotka i kupnje kasko osiguranja	51
Tablica 23: Podaci testiranja utjecaja cijene na kupnju kasko osiguranja	52
Tablica 24: Rezultati testiranja utjecaja cijene na kupnju kasko osiguranja Hi-kvadrat testom	52
Tablica 25: Podaci testiranja utjecaja načina financiranja kupnje automobila na kupnju kasko osiguranja	53

Tablica 26: Rezultati testiranja utjecaja načina financiranja kupnje automobila na kupnju kasko osiguranja Hi-kvadrat testom	54
Tablica 27: Podaci testiranja utjecaja averzije prema riziku na kupnju kasko osiguranja	54
Tablica 28: Rezultati testiranja utjecaja averzije prema riziku na kupnju kasko osiguranja Hi-kvadrat testom	55
Tablica 29: Podaci testiranja utjecaja spola na kupnju kasko osiguranja	55
Tablica 30: Rezultati testiranja utjecaja spola na kupnju kasko osiguranja Hi-kvadrat testom	56
Tablica 31: Podaci testiranja utjecaja životne dobi na kupnju kasko osiguranja	56
Tablica 32: Rezultati testiranja utjecaja životne dobi na kupnju kasko osiguranja Mann-Whitney U testom	57
Tablica 33: Podaci testiranja utjecaja obrazovanja na kupnju kasko osiguranja	57
Tablica 34: Rezultati testiranja utjecaja obrazovanja na kupnju kasko osiguranja Mann-Whitney U testom	58
Tablica 35: Podaci testiranja utjecaja vrijednosti automobila na kupnju kasko osiguranja	59
Tablica 36: Rezultati testiranja utjecaja vrijednosti automobila na kupnju kasko osiguranja Mann-Whitney U testom	59
Tablica 37: Podaci testiranja utjecaja starosti automobila na kupnju kasko osiguranja	60
Tablica 38: Rezultati testiranja utjecaja starosti automobila na kupnju kasko osiguranja Mann-Whitney U testom	60

PRILOG 1.

Upitnik za provođenje empirijskog dijela istraživanja u kontekstu izrade diplomskog rada „Odrednice potražnje za osiguranjem motornih vozila u Republici Hrvatskoj“

Poštovani,

Ovo istraživanje provodi se u svrhu izrade diplomskog rada na Ekonomskom fakultetu u Splitu s ciljem utvrđivanja odrednica potražnje za osiguranjem motornih vozila. Anketa je u potpunosti anonimna. Molila bih Vas da iskreno odgovorite na sljedeća pitanja kako bi istraživanje bilo relevantno.

Napomena: za sudjelovanje u anketnom upitniku potrebno je posjedovati automobil.

Unaprijed se zahvaljujem na sudjelovanju u ovom istraživanju.

Ana Duvnjak, univ.bacc.oec.

1. Imate li kasko osiguranje?

- Da
- Ne

2. Spol:

- Muško
- Žensko

3. Vaša životna dob:

- 18-24
- 25-34
- 35-64
- 65 i više

4. Stupanj obrazovanja:

- Završena osnovna škola
- Završena srednja škola
- Završena viša škola
- Završen fakultet

5. Bračni status:

- Udana/oženjen
- Samac

6. Pretpostavimo da se nalazite u situaciji gdje možete birati želite li se kockati ili ne. Kockanje se sastoji u bacanju novčića. Ako ispadne glava dobit ćete 1.000 kn, a ako ispadne pismo, morat ćete platiti 1.000 kn. Vi ćete izabrati u igri:

- Sudjelovati
- Ne sudjelovati

7. Kojoj od navedenih skupina pripadate po mjesečnim primanjima:

- Do 3.000
- 3.001 – 5.000
- 5.001 – 10.000
- 10.001 i više

8. Bi li značajnija promjena cijene kasko osiguranja dovela do promjene Vaše odluke o kupnji?

- Da
- Ne

9. Na koji način ste financirali kupnju automobila?

- Vlastita sredstva
- Kredit banke
- Leasing

10. Je li Vaša kupnja kasko osiguranja bila preduvjet odobravanju sredstava za kupnju automobila od strane banke?

- Da
- Ne
- Nemam kasko osiguranje

11. Odaberite razred u koji Vaš automobil pripada po vrijednosti:

- Do 30.000
- 30.001 - 70.000
- 70.001 - 150.000
- 150.001 - 300.000
- 300.001 i više

12. Je li vrijednost Vašeg automobila imala utjecaj na donošenje odluke o kupnji kasko osiguranja?

- Da
- Ne

13. Odaberite kojoj od navedenih skupina pripada Vaš automobil po godinama starosti: (Svaka skupina uključuje vrijednost donje granice, dok gornja granica pripada idućoj skupini. Npr. prvoj skupini pripada automobil do nepune 3 godine starosti, s pune 3 godine prelazi u drugu skupinu.)

- Do 3
- 3 - 6
- 6 - 10
- 10 i više

14. Je li starost Vašeg automobila imala utjecaj na donošenje odluke o kupnji osiguranja?

- Da
- Ne

15. Smatrate li da bi u slučaju nepravednog postupanja osiguratelja u naknadi štete svoja prava mogli ostvariti sudskim putem u za vas prihvatljivom vremenskom roku?

- Da
- Ne
- Nisam siguran/sigurna

16. Je li prethodno navedeno imalo utjecaj na Vaše donošenje odluke o kupnji kasko osiguranja?

- Da
- Ne

17. Jeste li ikada bili sudionik promete nesreće (bilo kao vozač ili suvozač)?

- Da
- Ne

SAŽETAK

U ovom radu teorijski i empirijski se analizirala potražnja za kasko osiguranjem u Hrvatskoj, odnosno ekonomske, demografske i odrednice specifične za vozila koje na nju utječu. Provodeći analizu na uzorku od 110 ispitanika s područja Splitsko-Dalmatinske županije rezultati su u većini potvrdili teorijske pretpostavke. Zaključno je utvrđeno da dohodak, način financiranja kupnje automobila, edukacija, vrijednost i starost automobila utječu na potražnju za kasko osiguranjem. Cijena osiguranja, averzija prema riziku, spol i životna dob nisu se pokazale značajne.

Ključne riječi: kasko osiguranje, odrednice potražnje, Republika Hrvatska

SUMMARY

This paper analyzed the demand for casco insurance in Croatia and the economic, demographic and vehicle-specific determinants that affect it, from both theoretical and empirical perspectives. By conducting an analysis on a sample of 110 respondents from the Split-Dalmatia County, the results confirmed most of the theoretical assumptions. It was concluded that the income, the way to finance car purchase, education, the value and age of the car affected the demand for insurance. The insurance premium, risk aversion, gender and age of the respondent did not prove significant.

Key words: motor vehicle (casco) insurance, determinants of demand, Republic of Croatia